

PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO DEL QUARTIERE STAZIONE DI REGGIO EMILIA

aggiornato a Ottobre 2025



U.d.P. Stazione e Città Storica

Piazza Prampolini, 1 - 42121 Reggio Emilia



U.d.P. Stazione e Città Storica

Piazza Prampolini, 1 - 42121 Reggio Emilia

Piano di Sviluppo Strategico del Quartiere Stazione di Reggio Emilia

Documento d'indirizzo strategico

Ottobre 2025

INDICE

1. <u>PREMESSE</u>	05
1.1. Le linee di Mandato	
1.2. La riorganizzazione	
1.3. Il Piano	
2. <u>LA CRISI E I BISOGNI</u>	09
2.1. La crisi dei nodi ferroviari e i loro quartieri	
2.2. Il cambio di paradigma	
2.3. I bisogni	
2.4. Le criticità da rimuovere e le leve da utilizzare	
3. <u>IL CONTESTO</u>	17
3.1. La ricostruzione storica	
3.2. L'attuale composizione demografica e i target	
3.3 le risorse materiali	
4. <u>SCENARIO E SVILUPPO STRATEGICO</u>	27
4.1. La visione: le sfide, le strategie per affrontarle e gli obiettivi	
4.2. Le azioni e i tempi	
4.3. Sintesi e scenario di sviluppo strategico	
5. <u>METODI E STRUMENTI</u>	41
5.1. L'impatto come strumento di cambiamento	
5.2. La governance e il percorso partecipato	
5.3. Le risorse	



Ingresso stazione storica su piazzale Marconi

1. PREMESSE

1.1. LE LINEE DI MANDATO

Il programma di mandato del Sindaco Massari riconosce, nella sua linea programmatica 2025-2029, il Quartiere Stazione di Reggio Emilia come una delle aree prioritarie su cui intervenire in modo strutturato e continuativo.

La visione strategica si fonda sull'idea di rigenerare il quartiere non solo dal punto di vista fisico, ma anche sociale, culturale ed economico, valorizzando le progettualità e gli attori sul territorio, affinché diventi un'area di qualità, pienamente integrata e attrattiva per l'intera città.

Al centro della strategia vi è un approccio integrato che combina interventi di riqualificazione urbana, potenziamento dei servizi socio-sanitari e socio-educativi, rafforzamento della sicurezza e promozione della partecipazione attiva dei cittadini. In questo contesto, si riconosce nella partecipazione un elemento chiave per la valorizzazione del bene pubblico e la costruzione di un modello di città collaborativa, capace di condividere responsabilità tra istituzioni, cittadini, imprese e terzo settore. Una comunicazione efficace, trasparente e inclusiva diventa dunque strumento fondamentale per raggiungere obiettivi comuni di sviluppo, inclusione e sostenibilità, rafforzando il senso di appartenenza e la coesione sociale.

In questo senso, elemento chiave della nuova riorganizzazione dell'Amministrazione è la creazione di un'unità di progetto dedicata per il raggiungimento di specifici obiettivi trasversali: l'Unità di Progetto Stazione e Città Storica, incaricata di coordinare e monitorare gli interventi nell'area, per garantire coerenza, continuità e risultati concreti. L'obiettivo è di colmare i divari con altri quartieri della città, migliorando l'accesso ai servizi e valorizzando l'identità multietnica del quartiere come risorsa per l'intera comunità.

L'obiettivo finale è trasformare il quartiere Stazione in un luogo vivo, sicuro e accogliente, **di pari dignità e qualità a ogni altro quartiere della città**. Un quartiere capace di generare opportunità e innovazione migliorando l'accesso ai servizi, valorizzando il potenziale interculturale del quartiere come risorsa per l'intera comunità, e di proporsi come esempio di rigenerazione urbana orientata all'equità, all'inclusione e alla qualità della vita.

1.2. LA RIORGANIZZAZIONE

Con la costituzione della nuova Giunta comunale e la ridefinizione della struttura organizzativa, l'amministrazione ha dato seguito all'impegno preso in campagna elettorale di istituire un chiaro e indiscusso punto di responsabilità politica, rappresentato dall'Assessore alla città storica, e di operatività tecnica, affidata all'Unità di Progetto città storica, cui è demandata la gestione delle politiche e delle azioni finalizzate alla valorizzazione del centro cittadino.

In questa direzione, è stato avviato un passaggio da un modello tradizionale a uno orientato all'impatto, misurando l'efficacia delle politiche in termini di outcomes concreti per la comunità. È stato così introdotto un modello innovativo di lavoro per progetti trasversali, attraverso la costituzione di Unità di Progetto orientate alla risoluzione dei bisogni locali. L'Unità di progetto "Stazione e Città Storica" rappresenta un esempio concreto di coordinamento intersettoriale su una specifica area urbana, con ricadute tangibili e approccio site-specific, capace di superare la rigidità della pianificazione tradizionale con la messa in campo di competenze trasversali e integrate.

L'Unità di Progetto si configura come lo strumento metodologico e operativo in grado di pianificare, realizzare e monitorare il progetto complessivo delineato nel programma di mandato. Per raggiungere questo obiettivo, essa ha il compito di svolgere un ruolo di sistematizzazione e integrazione degli obiettivi e delle azioni da porre in campo nonché di coordinamento degli stakeholder impegnati nella coprogrammazione e co-progettazione della missione di sviluppo strategico del quartiere stazione.

Per favorire modelli di governance adattiva e integrata, la nuova impostazione promuove il lavoro di squadra non solo tra settori e livelli interni, ma anche con attori esterni (cittadini, imprese, terzo settore); Internamente, sono stati attivati "nodi di governo": dispositivi di coordinamento strategico (es. comitati, tavoli, gruppi di lavoro) per garantire coerenza, monitoraggio e capacità decisionale. Esternamente, co-progettazione e co-produzione diventano pratiche diffuse.

Questo modello ha l'ambizione di affrontare le sfide contemporanee, rafforzando la fiducia e posizionando l'Ente locale come attore proattivo nella costruzione di un futuro di maggiore benessere. Inoltre, intende favorire la costruzione di fiducia tra tecnici interni all'Amministrazione, potenziando dinamiche collaborative e la capacità di affrontare sfide complesse. Sul piano delle politiche urbane, promuove un maggiore coinvolgimento della cittadinanza e l'attivazione di sperimentazioni di soft policy con un **approccio context-based**, centrato sulle specificità locali, rappresentando un'opportunità per ripensare la trasformazione urbana integrata e multi-competenze come leva strategica di pianificazione urbana condivisa.

1.3. IL PIANO

Gli impegni programmatici dell'Amministrazione prevedono l'avvio di un processo di pianificazione condiviso con attori pubblici e privati, finalizzato ad ascoltare e comprendere i bisogni del complesso e stratificato territorio del Quartiere Stazione. La rigenerazione di quest'area, come accade in molte città italiane ed europee, rappresenta infatti una sfida complessa che richiede un approccio sistemico, integrato e di lungo periodo, capace di coordinare e orientare politiche e azioni di sviluppo intersettoriale.

Il quartiere si caratterizza per una forte identità, legata alla presenza di popolazioni migranti, a dinamiche commerciali specifiche, a livelli di deprivazione variabili e a un mercato immobiliare in costante trasformazione, con frequenti cambi di affittuari e una composizione demografica eterogenea. Il futuro del quartiere dipende dunque dalla capacità di mettere in campo una visione strategica che sappia unire trasversalità, innovazione dei processi e valorizzazione delle forme di appropriazione dello spazio pubblico da parte delle diverse culture che lo abitano.

La partecipazione attiva e interculturale degli abitanti è riconosciuta come elemento centrale, insieme al dialogo con gli altri strumenti di pianificazione comunale. Il Piano trova coerenza anche con altri strumenti di pianificazione settoriale, quali il **Piano Urbanistico Generale, PUG 2030**, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 91 il 08/05/2023 che nell'elaborato generale **SQ_V.2.2 - CARTA DI ASSETTO** inserisce il quartiere stazione nella **Sfida2 BENI COMUNI**, riconoscendo nell'elaborato della "**Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologica-Ambientale SQ_L.1 - Album dei luoghi della strategia**" l'azione 127 "*Rigenerare il quartiere della Zona stazione: riqualificare l'offerta abitativa privata; potenziare l'offerta abitativa pubblica a favore di studenti e lavoratori; potenziare l'offerta di servizi pubblici; potenziare i collegamenti sostenibili e sicuri con il Parco Innovazione; qualificare lo spazio pubblico; valorizzare il mix di culture presenti*". Il Piano trova coerenza anche con gli altri strumenti di pianificazione settoriale quali, per quanto qui di prioritario rilievo, il **PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)** e lo **studio di fattibilità dell'Hub di prossimità** sviluppato dal Politecnico di Milano per il *rilancio delle attività economiche dell'area dei quartieri est (Porta San Pietro, Stazione Storica, Mirabello, Ospizio, Villaggio Stranieri e San Maurizio)*, approvato con la delibera di giunta 2025/543 il 15 aprile 2025. Un ulteriore riferimento è costituito dal percorso partecipativo "**Patto Stazione IN**", avviato nel 2024, che ha permesso di raccogliere bisogni e progettualità collaborative legate in particolare all'emergenza del consumo di sostanze e alle necessità educative del quartiere.

Partendo da questi presupposti, il presente documento di indirizzo articola il **PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO DEL QUARTIERE STAZIONE DI REGGIO EMILIA** in tre sezioni:

i) la prima dedicata al **contesto di riferimento**, con l'analisi dei bisogni, delle criticità, delle leve di successo e del bacino d'utenza; ii) la seconda allo **scenario di sviluppo strategico**, con la definizione di linee, obiettivi e azioni puntuali; iii) la terza agli **strumenti e ai metodi**, in cui vengono delineati il percorso di partecipazione, la governance e le modalità di comunicazione.

L'obiettivo è trasformare il Quartiere Stazione in un luogo sicuro, accogliente e vitale, capace di generare opportunità e innovazione, migliorando l'accesso ai servizi e valorizzando il suo potenziale interculturale come risorsa per l'intera comunità, in un modello di rigenerazione urbana fondato su equità, inclusione e qualità della vita.



Immagine storica di Viale IV Novembre

2. LA CRISI E I BISOGNI

2.1. LA CRISI DEI NODI FERROVIARI E I LORO QUARTIERI

I quartieri adiacenti alle stazioni ferroviarie in Europa presentano caratteristiche comuni legate alla presenza di popolazioni migranti, dinamiche commerciali specifiche, livelli di deprivazione variabili, costi degli affitti spesso contenuti e una composizione demografica eterogenea. Tuttavia, **esistono differenze significative tra le realtà europee e quelle italiane**, influenzate da politiche urbane, storie locali e interventi di rigenerazione urbana.

Mentre in Europa, generalmente, si osservano interventi strutturati e di ampio respiro per la rigenerazione dei quartieri stazione (es. Amsterdam Centraal, Amsterdam; Gare du Nord, Parigi; King's Cross & St Pancras, Londra). L'attenzione crescente verso la riqualificazione delle stazioni ferroviarie e delle aree circostanti indica una maggiore consapevolezza dell'importanza di questi spazi urbani nel contesto della **mobilità** e dell'**inclusione sociale**.

TREND RICORRENTI: Popolazione con background internazionale in prossimità dei nodi ferroviari Europei

In molte città europee, i quartieri limitrofi alle stazioni ferroviarie ospitano una significativa percentuale di residenti con background internazionale, tra cui:

- **Rinkeby** (Stoccolma): Nel 2014, il 90,7% della popolazione aveva origini straniere, rendendolo uno dei quartieri più multietnici della città (Egorov et al, 2020).
- **Vienna**: Circa il 40% della popolazione residente in prossimità della stazione centrale è costituito da migranti, con evidenti pattern di segregazione urbana basati su nazionalità e status socioeconomico (Sadurní et al, 2025).
- **Amsterdam**: La crescita demografica della città è trainata principalmente dalla migrazione, con un aumento del 7% dal 2020 al 2024 concentrato nell'area intorno a Amsterdam Centraal (European Real Estate News Agency).
- **Prè** (Genova): Il 31,6% dei residenti era nato all'estero al 2022, con una predominanza di uomini e famiglie monopersonali (European Real Estate News Agency).

In generale, in Europa e Italia, la composizione demografica dei quartieri limitrofi alle stazioni ferroviarie è spesso caratterizzata da:

- **Famiglie migranti giovani**: Ad esempio, nella Bolognina, si registra una presenza significativa di giovani immigrati e famiglie con bambini.
- **Anziani autoctoni**: In quartieri come l'Arcella a Padova, gli over 65 costituiscono il 30,5% della popolazione italiana residente, indicando una coesistenza di generazioni diverse.

I quartieri che sorgono in prossimità delle principali stazioni ferroviarie italiane rappresentano, da decenni, un nodo critico nei processi di sviluppo urbano. In molte città medie e grandi, tali aree sono oggi **teatro di fenomeni di degrado fisico, marginalità sociale e insicurezza percepita, esito di dinamiche complesse che intrecciano fattori socioeconomici, carenze infrastrutturali e politiche urbane inefficaci.**

In Italia, la crisi di queste aree affonda le radici in una serie di fattori storici stratificati. A partire **dalla seconda metà dell'Ottocento**, con l'espansione della rete ferroviaria nazionale, le stazioni furono spesso collocate ai margini dei centri urbani, generando un'intenzionale separazione tra il nodo ferroviario e la città storica. Le aree circostanti assunsero prevalentemente una funzione tecnica e logistica, accogliendo magazzini, depositi e attività produttive, senza una reale integrazione con il tessuto residenziale e commerciale.

Nel secondo dopoguerra, l'urbanizzazione rapida e spesso disordinata portò alla nascita di insediamenti popolari nelle vicinanze delle stazioni, destinati a rispondere alla crescente domanda abitativa. Tuttavia, tali sviluppi furono frequentemente privi di una pianificazione integrata e rimasero carenti di servizi essenziali, spazi pubblici e infrastrutture sociali, trasformandosi progressivamente in quartieri marginali.

A partire dagli anni Settanta e Ottanta, il decentramento della logistica e il declino del settore industriale accelerarono il processo di abbandono. Molte attività connesse alla ferrovia furono delocalizzate, lasciando dietro di sé vuoti urbani e strutture dismesse. In parallelo, l'assenza di politiche pubbliche orientate alla ricucitura urbana e alla riqualificazione di queste aree ha contribuito a consolidarne l'isolamento fisico e simbolico, trasformando le stazioni in veri e propri "non-luoghi", attraversati ma non vissuti.

La letteratura accademica e numerosi rapporti istituzionali segnalano una **correlazione strutturale tra degrado delle aree ferroviarie e disuguaglianze socio-territoriali, spesso aggravata dall'inerzia amministrativa e dalla frammentazione degli interventi.**

Tuttavia, recenti esperienze di rigenerazione urbana e riuso degli spazi ferroviari dismessi – come nel caso dei progetti PINQUA, del programma FS Sistemi Urbani o delle iniziative promosse da realtà associative locali – dimostrano la possibilità di invertire questa tendenza. Questi interventi si fondano sulla **valorizzazione sociale degli spazi pubblici, sull'inclusione attiva delle comunità e sulla creazione di ecosistemi urbani multifunzionali, capaci di rispondere in modo integrato a bisogni abitativi, culturali, ambientali ed economici.**

In conclusione, i quartieri ferroviari costituiscono oggi **LABORATORI DI SPERIMENTAZIONE URBANA**, nei quali si concentrano molte delle sfide contemporanee: coesione sociale, accessibilità, sostenibilità e qualità della vita. **Una rigenerazione efficace di questi contesti non può prescindere da una visione sistemica, capace di coniugare interventi fisici e azioni sociali, infrastrutture e capitale umano, partecipazione civica e governance multilivello.**

2.2. IL CAMBIO DI PARADIGMA

Il quartiere Stazione di Reggio Emilia rappresenta un caso particolarmente significativo per **comprendere le dinamiche di crisi e trasformazione che interessano le aree urbane limitrofe agli snodi ferroviari**. Situato in una posizione strategica a ridosso del centro storico e dell'asse ferroviario nazionale, il quartiere ha vissuto, nel corso degli ultimi decenni, un progressivo processo di marginalizzazione sociale e spaziale.

L'area si è formata storicamente come cerniera tra la città ottocentesca e la ferrovia, con una funzione prevalentemente di servizio: magazzini, piccola industria, edilizia popolare e infrastrutture ferroviarie hanno costituito per lungo tempo la sua fisionomia prevalente. Tuttavia, l'espansione urbana del dopoguerra, unita all'assenza di una strategia integrata di sviluppo, ha prodotto una configurazione disomogenea e frammentata, con forti criticità sul piano dell'accessibilità, della qualità urbana e dell'equità territoriale.

Nel corso degli anni, il quartiere è stato investito da dinamiche di forte immigrazione e ricambio demografico, che hanno generato un tessuto sociale eterogeneo ma anche vulnerabile. Questa trasformazione, pur offrendo elementi di ricchezza multiculturale, è avvenuta in un contesto segnato da carenza di servizi, degrado edilizio, una percezione diffusa di insicurezza e conflittualità sociale che hanno alimentato narrazioni stigmatizzanti da parte dei media e dell'opinione pubblica locale.

IL RUOLO DELLO SPAZIO PUBBLICO acquista in questo contesto particolare rilievo: In generale, il dibattito sui beni comuni -*urban commons*- si è intensificato negli ultimi anni, mettendo in luce lo spazio pubblico come bene essenziale. Tale visione si accompagna a una consapevolezza crescente rispetto alla necessità di vedere questi spazi come luoghi di aggregazioni e identità: elementi trasformativi e strutturali per un ripensamento del sistema politico, economico e sociale - **luogo generativo di senso, diritti e relazioni**. Questa riflessione acquista una particolare urgenza quando si guarda ai territori marginali e alle aree socialmente complesse, spesso parzialmente toccati da circuiti consolidati di investimento e attenzione politica. Si pensi a territori segnati da forti disuguaglianze sociali come i quartieri in prossimità di grandi infrastrutture come gli snodi ferroviari, ad esempio il quartiere Stazione di Reggio Emilia. In questi contesti, **la distanza dalla centralità urbana non è solo geografica, ma anche simbolica e strutturale**. Sono territori parte della città consolidata, ma esterni al perimetro della città riconosciuta, spesso non legittimati come parte integrante della narrazione urbana ufficiale. Questi contesti presentano una stratificazione complessa di bisogni e risorse. Sono luoghi segnati da un passato di marginalizzazione ma al contempo attraversati da forme di resilienza sociale, pratiche collettive e capitale relazionale diffuso. Si tratta di **spazi che sfidano i paradigmi tradizionali della rigenerazione urbana, richiamando un approccio più integrato e contestuale, capace di leggere la ricchezza multidimensionale del valore pubblico che essi esprimono**.

In questi contesti, **LO SPAZIO PUBBLICO SI CONFIGURA COME INFRASTRUTTURA SOCIALE. È luogo di costruzione di fiducia, di accesso ai diritti, di generazione di capitale sociale.** Funziona da ponte tra diversità, riduce le disuguaglianze e rafforza la coesione. È proprio attraverso lo spazio pubblico che si possono immaginare dispositivi capaci di ampliare e diversificare l'offerta di servizi, rafforzare il senso di appartenenza, promuovere innovazione sociale e garantire maggiore equità.

2.3. I BISOGNI

Per comprendere appieno la crisi che da oltre vent'anni interessa il Quartiere Stazione e i fenomeni che ne derivano, occorre ripercorrerne le origini, le cause e le conseguenze sul sistema urbano e socio-economico della città. Questa lunga condizione di fragilità ha inciso non solo sulla qualità degli spazi e dei servizi, ma anche sulla percezione di sicurezza e sull'identità collettiva di chi abita, lavora o frequenta l'area, generando un senso diffuso di insicurezza e di perdita di libertà individuale.

Da tale quadro emerge un bisogno collettivo, ormai improcrastinabile, che si traduce in alcune priorità fondamentali:

1. **RAFFORZARE LA SICUREZZA E CONTRASTARE IL DEGRADO URBANO E SOCIALE**, riducendo fenomeni di abbandono e illegalità e ripristinando condizioni di legalità e protezione collettiva.
2. Curare e riqualificare lo spazio pubblico e il tessuto edilizio privato, **INVESTENDO IN DECORO, ORDINE E MANUTENZIONE COME LEVE DI RIGENERAZIONE URBANA**.
3. Accrescere l'attrattività del quartiere, **DOTANDOLO DI SERVIZI DI BASE – in particolare educativi – e sostenendo iniziative di natura sociale ed economica**.
4. **PROMUOVERE ATTIVITÀ FORMATIVE, CULTURALI E SPORTIVE**, in grado di offrire opportunità concrete di crescita e inclusione per diverse fasce della popolazione e fungere da ponte con le comunità più ai margini.
5. **CREARE PRESIDII DI COMUNITÀ**, capaci di rafforzare la coesione sociale, sostenere la partecipazione attiva e valorizzare le risorse multiculturali del territorio, nonché operanti un ruolo di sicurezza ingrata sul territorio.

Queste direttrici rappresentano la base di un percorso strategico volto a restituire al Quartiere Stazione vitalità, qualità e un ruolo pienamente integrato nel tessuto urbano della città.

2.4. LE CRITICITA' DA RIMUOVERE E LEVE DA UTILIZZARE

La definizione delle criticità da superare e, per contro, delle leve da utilizzare è un esercizio fondamentale per comprendere meglio il contesto in cui si opera e avere una visione d'insieme, che possa permettere di prendere decisioni informate e pianificare strategie efficaci in grado di garantire il successo e l'efficacia del Piano.

L'analisi delle criticità e delle leve di intervento è coerente e direttamente derivata dall'analisi SWOT contenuta nel PUG 2030.

Analisi SWOT

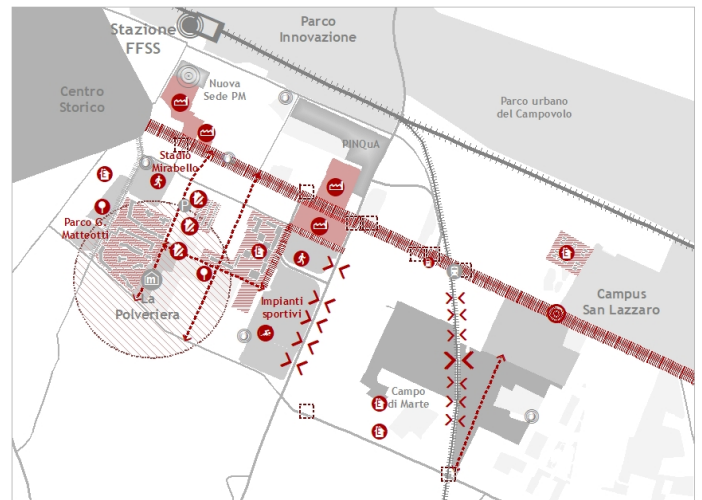
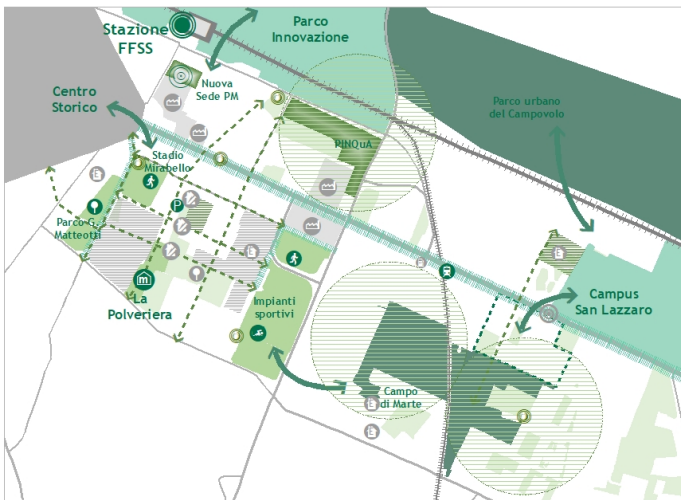
ANALISI INTERNA

punti di forza (S)

- ingente quantità di aree pubbliche e presenza di servizi per l'infanzia
- edifici di valore storico-architettonico
- aree attrezzate e servizi per attività sportive
- prossimità degli spazi pubblici
- parcheggio scambiatore "Polveriera"
- TPL a servizio del contesto
- accessibilità locale elevata
- disponibilità di patrimonio pubblico (ERP)

punti di debolezza (W)

- degrado edifici dismessi
- sottoutilizzo edifici valore storico-architettonico
- sottoutilizzo di aree attrezzate sportive
- poca sicurezza degli spazi pubblici
- carenza qualità spazio pubblico (via Matteotti, via Terrachini, via Melato, viale Olimpia)
- mancanza di presidio sociale
- cesure e limiti infrastrutturali all'interno dei tessuti urbani (via del Partigiano) e creazione di spazi residuali (viabilità sopraelevata)



ANALISI ESTERNA

opportunità (O)

- prossimità a polarità del contesto urbano (Centro Storico, FF.SS., Parco Innovazione, Campus San Lazzaro, RCF Arena)
- prossimità a Campo di Marte e Parco Ippocastani
- valorizzazione delle centralità fisica e relazionale "La Polveriera"
- messa a sistema e completamento delle connessioni ciclopedonali dirette esistenti
- collegamenti alla linea ferroviaria locale
- integrazione delle diverse forme di mobilità
- valorizzazione e rifunzionalizzazione del patrimonio pubblico
- valorizzazione piccolo commercio

rischi (T)

- fenomeni di abbandono e degrado fisico e relazionale
- depauperamento spazio pubblico
- preponderanza servizi alla scala territoriale rispetto ai servizi alla scala di quartiere
- fenomeni di incidentalità
- quartiere monofunzionale "dormitorio"
- fenomeni migratori verso altre realtà
- disincentivazione forme di cittadinanza attiva
- perdita del controllo del territorio
- contrazione dimensione commerciale
- scarso interesse investitori

Analisi SWOT quartiere Mirabello che include il quartiere della Stazione Storica da PUG 2030

In generale, integrando criticità e delle leve del PUG 2030 con lo **studio di fattibilità dell'Hub di prossimità** sviluppato dal Politecnico di Milano per il *rilancio delle attività economiche dell'area dei quartieri est (Porta San Pietro, Stazione Storica, Mirabello, Ospizio, Villaggio Stranieri e San Maurizio)*, approvato con la delibera di giunta 2025/543 il 15 aprile 2025, emerge un chiaro stato di fatto (diagramma a lato).

Le criticità dipendono da fattori interni (punti di debolezza) e da fattori esterni (minacce) e rappresentano gli ostacoli o i problemi che potrebbero compromettere il progresso o il risultato finale del piano; identificarle permette di affrontarle in anticipo e trovare soluzioni adeguate.

Le leve, invece, dipendono da fattori interni (punti di forza) e da fattori esterni (opportunità) e sono le risorse e le strategie che possono essere sfruttate per il raggiungimento degli obiettivi del piano; individuarle consente di ottimizzare le possibilità disponibili e massimizzare il loro impatto positivo.

LIMITI

Punti di debolezza

(fattori interni)

- Politiche a silos che negli anni hanno operato in modo frammentato sull'area.
- Scarso dialogo con e fra alcuni attori della città
- Degrado urbano: presenza di edifici fatiscenti, spazi pubblici trascurati e infrastrutture obsolete.
- Scarsa percezione di sicurezza: episodi di microcriminalità, spaccio e vandalismo contribuiscono a un senso di insicurezza, soprattutto nelle ore serali.
- Marginalità sociale. presenza significativa di popolazioni fragili (immigrati, disoccupati, anziani soli), con limitata integrazione e accesso ai servizi.

Minacce

(fattori esterni)

- Alcuni attori della città non si rappresentano come coinvolti nella generazione di risposte ai bisogni
- Ondate migratorie e tempi di permanenza brevi di chi vive nel quartiere.
- Stigmatizzazione mediatica e sociale: L'immagine negativa del quartiere si autoalimenta, scoraggiando investimenti pubblici e privati.
- Concorrenza con altri poli urbani: area interstiziale tra centro storico e Parco Innovazione che negli anni hanno attratto maggiori risorse e attenzioni istituzionali.

LEVE

Punti di forza

(fattori interni)

- Posizione strategica: il quartiere è situato in una zona centrale, connessa e facilmente accessibile.
- Diversità culturale e sociale: la presenza di comunità migranti e di minoranze culturali arricchisce il tessuto sociale, creando un potenziale per iniziative interculturali.
- Presenza di spazi trasformabili e progetti di rigenerazione urbana in corso
- Presenza di associazioni attive: il quartiere è sede di numerose realtà del terzo settore, cooperative sociali, comitati e associazioni che operano per il benessere della comunità.

Opportunità

(fattori esterni)

- Interesse pubblico nelle linee prioritarie di Mandato
- Terzo settore maturo e competente
- Processi avviati di partecipazione attiva con gli attori del territorio
- Attivazione di esperienze di welfare interculturali e innovative con attori del sistema imprenditoriale
- Cultura diffusa del bene comune



Palazzi di via IV Novembre

3. IL CONTESTO

3.1. LA RICOSTRUZIONE STORICA

L'area intorno alla stazione era interamente zona industriale, poi nel tempo dismessa, con due riferimenti imprenditoriali importanti: da una parte le Officine Reggiane, dall'altra gli stabilimenti della ditta Enocianina Fratelli Fornaciari.

Sotto il profilo dello sviluppo immobiliare, negli anni '70 la DegFer (Impresa Edile Degola Ferretti) avvia la realizzazione del progetto Reggio Est, il complesso residenziale di via Turri e strade parallele in zona stazione. Un'operazione che segna la fine dell'avventura imprenditoriale dell'impresa costruttrice, fra mille difficoltà economiche provocate anche dalla politica internazionale. La DegFer era estremamente attiva in Africa, in Somalia, Algeria e Libia, Paese da sempre legato a filo doppio all'Italia, ma l'insediamento di Gheddafi nel 1969 aveva portato a forti cambiamenti nei rapporti commerciali e l'impresa dovette affrontare un forte ridimensionamento delle attività fino ad arrivare al fallimento e a dover rimettere mano anche agli investimenti di questa zona frazionando gli appartamenti pensati inizialmente come immobili di grandi metrature per famiglie della fascia medio-alta della città, per poter ricavare il più possibile dalla vendita e ripagare i creditori. Il frazionamento degli immobili in unità più piccole è stato il preludio per lo sviluppo di una densità abitativa che caratterizza ancor oggi questa zona. Le vecchie famiglie e gli abitanti dell'area hanno man mano lasciato gli alloggi, chi per decesso, chi per trasferimento, e alla fine degli anni Novanta, con l'arrivo importante in città di persone con cittadinanza straniera con scarsi mezzi e conoscenze del territorio, i proprietari hanno cavalcato le esigenze abitative con speculazioni immobiliari di diverso tipo. **Nel solo quinquennio 2003-2008 si è passati da 12.657 a 24.401 presenze di cittadini stranieri, equivalenti a una crescita del 92,8% e in poco più di 10 anni (2000-2013) si è passati dal 3% al 18% di popolazione immigrata residente con quasi 100 nazionalità presenti con le comunità di Albania, Marocco e Cina, nell'ordine, le più numerose.** Nel 2008 iniziano la crisi economica e la bolla immobiliare, accelerando un processo di marginalizzazione già cominciato con la svendita degli alloggi e gli insediamenti migratori.

Diversi immobili negli anni sono stati o venduti all'asta per problemi di insolvenze, con fenomeni di sospette acquisizioni mafiose, o comperati da persone che speculavano con l'obiettivo di utilizzarli per il mercato degli affitti. Anche la struttura stessa degli edifici suddivisi in piccoli alloggi ha contribuito al fenomeno degli affitti e dei sub-affitti spesso irregolari diventando così case progressivamente sempre meno appetibili nel mercato immobiliare per il residente medio reggiano.

La precedente presenza della Ditta Fornaciari che lavorava l'idrocianina ha inoltre prodotto nell'area un problema di inquinamento ambientale nel sottosuolo, tuttora con esigenze di bonifica.

Nell'area nord sul retro della stazione la chiusura delle officine Reggiane e l'abbandono dei capannoni ha lasciato alla città un'ampia area dismessa. La modifica della viabilità

con la chiusura di viale Ramazzini e la costruzione del muro all'altezza del passaggio a livello del quartiere di Santa Croce (abbattuto nel 2020 dopo 20 anni) ha chiuso la zona separandola e interrompendo un flusso naturale di transito.

L'area dei capannoni è stata negli anni occupata da persone dedite a microcriminalità, spaccio, uso di sostanze, difficoltà sociali ed economiche, grave marginalità, senza dimora, persone in condizione di irregolarità, creando un'area "franca" ad alta densità di disagio con problemi di sicurezza.

Oggi quest'area si divide sostanzialmente in due territori non comunicanti, inframezzati dai binari - che costituiscono una frattura importante- e collegata in linea retta unicamente dal sottopasso e dalla rampa della stazione: l'area nord (Piazzale Europa) - oggetto di riqualificazione con diversi investimenti tra i quali il recupero dell'area delle ex Reggiane, con il Parco Innovazione, che include il Tecnopolo, il trasferimento del polo universitario del digitale, l'apertura dei servizi di ristorazione, i progetti all'ex mangimificio Cafarri, lo skate park, il rifacimento dell'accesso alla stazione. Quest'area è stata inclusa nell'ATUSS con linee di azioni sull'inclusione sociale che si stanno sviluppando nell'ambito di zona Santa Croce.

Mentre l'area a sud/est della stazione, che include piazzale Marconi, via Turri, via Eritrea e limitrofe presenta tutt'ora diverse criticità e insistono problematiche di ordine sociale, educativo, di sicurezza, urbanistico, di cura della città.

3.1.1. IL PATTO PER LA CONVIVENZA 2008

Il primo impegno importante dell'Amministrazione Comunale sull'area sud (lato Piazzale Marconi) risale al 2008. Già allora erano evidenti i problemi di convivenza in quest'area che oggi non solo permangono, ma si sono amplificati.

2008-2011 Patto per la convivenza Nel 2008 viene siglato il Patto per la convivenza, che contiene regole e responsabilità in area stazione, dall'Amministrazione comunale con cittadini e associazioni, con una regia unitaria. Le quattro fondamentali linee di lavoro, sono:

1. funzione delle Forze dell'ordine e della Polizia municipale;
2. progettualità e riqualificazione urbana;
3. sviluppo e ridefinizione della rete dei servizi;
4. progetti e attività di prevenzione sociale.

Vengono attivati con sede in via Turri il Centro di mediazione dei conflitti e il centro di incontro **Reggio est**, viene potenziato il centro adolescenti **Spazio Raga**. Particolarmente attivo il centro di incontro che aveva nel proprio consiglio 5 italiani e 4 stranieri.

In questo periodo, l'Amministrazione ha attivato una serie di azioni mirate nella zona stazione. Sul fronte della sicurezza è stato istituito un servizio di **Polizia di Prossimità** con pattuglia dedicata e un presidio interforze coordinato dalla Prefettura, i cui assetti sono stati modulati nel tempo in base alle priorità definite dal Questore. Parallelamente, in via

Turri è stato avviato un lavoro di accompagnamento con 7 condomini (13 numeri civici), costruendo una rete con residenti e amministratori, affiancata da corsi di lingua italiana presso la scuola Marconi e da interventi dei servizi sociali per affrontare il problema del sovraindebitamento.

Sul piano urbano, il **Piano Strutturale Comunale ha individuato la zona stazione come ambito prioritario di riqualificazione**, avviando interventi significativi: l'abbattimento del "Lucchetto" e la realizzazione di piazza Secchi, la riqualificazione di piazzale Marconi, il miglioramento della mobilità pedonale e ciclabile, la cura del verde pubblico e dell'illuminazione, oltre a una manutenzione ordinaria più capillare. A ciò si è aggiunto il rafforzamento della pulizia con interventi straordinari su via Turri e via IV Novembre, affiancati da iniziative civiche come "Puliamo il quartiere".

In parallelo è stato promosso un intenso programma culturale e sociale: laboratori continuativi, eventi e il festival delle culture 167 Contatto, insieme a una nuova progettazione per il centro sociale Reggio Est. Fino al 2012-2013 questo approccio integrato e intersettoriale ha prodotto risultati concreti e tangibili. Successivamente, tuttavia, la governance e la metodologia partecipata si sono indebolite: il centro sociale, dal 2015 sostenuto solo nelle spese delle utenze, ha progressivamente cessato le attività, mentre il bar di piazza Secchi ha chiuso per mancanza di contributi comunali. La perdita di questi presidi ha privato il quartiere di luoghi fondamentali di socialità e inclusione.

Alcuni tentativi di rilancio, come la **riapertura del Caffè Reggio nel 2016** o l'**inaugurazione di Binario 49 nel 2018**, hanno offerto punti di riferimento culturali e occasioni di attrattività cittadina, ma senza riuscire a coinvolgere in modo significativo i residenti, né a consolidare reti di collaborazione locali. Nonostante queste criticità, restano attivi presidi importanti: i servizi sociali del Polo Est, i doposcuola e i centri estivi a tariffe calmierate, il lavoro educativo di strada orientato alla riduzione del danno. Queste azioni, pur parziali, continuano a rappresentare un presidio essenziale e un riferimento per la comunità del quartiere.

3.1.2. IL PROTOCOLLO D'INTESA PER LA PROMOZIONE DEL PIANO STRATEGICO ZONA STAZIONE 2020-2023

Nel 2020 viene sottoscritto il Protocollo d'intesa per la promozione del Piano strategico zona Stazione 2020-2023, dopo un percorso di incontri e di ingaggio motivazionale volto anche a costruire una strategia e una visione condivisa.

Viene costituita una cabina di regia con il compito di svolgere attività di impulso e coordinamento dei lavori di quattro tavoli tematici che vengono individuati e di verifica dell'attuazione del piano stesso:

1. politiche abitative,
2. coesione sociale (sicurezza, welfare, partecipazione e integrazione)
3. politiche culturali e educative
4. politiche del commercio e della mobilità .

Il servizio di riferimento per il protocollo era il servizio Partecipazione, l'assessorato a Legalità e Coesione Sociale.

Nel periodo di vigenza del protocollo la cabina di regia è composta da rappresentanti di Ovile, CEIS, CISL, scuola Elisa Lari, Comune (5-6 rappresentanti) e dopo un lungo percorso di incontro tra le necessità e i bisogni dell'area Stazione, **nel 2021 nasce il progetto Spazi aperti e sicuri- Stazioni di Servizio con la Comunità**. Vengono dati in uso tre spazi di proprietà del Comune. Il progetto, con capofila la Cooperativa Impossibile, viene finanziato mediante il Protocollo regionale Sicurezza e legalità, scaduto ad agosto 2024, che da più di 20 anni finanzia progetti e interventi in zona stazione. Ora il capofila è la copp.va Ovile.

L'obiettivo è riaprire i luoghi chiusi alla comunità, abbandonati, per favorire l'aggregazione sociale, l'integrazione e la partecipazione dei residenti. Stazioni di Servizio con la Comunità nasce come hub di comunità, come spazio civico aperto e diffuso all'interno del quartiere nei seguenti spazi:

- **Cà Reggio**, in piazza Domenica Secchi, oltre ad attività a favore della coesione sociale, ha ospitato una delle sedi operative del progetto ENTER che intende mettere in rete servizi e iniziative esistenti, con l'obiettivo di creare sinergia tra operatori e volontari per accrescere l'inclusione sociale di anziani soli e fragili. Ha sede l'attività dell'Emporio di comunità a sostegno delle famiglie fragili colpite dalle crisi e dai rincari di questi ultimi anni, un circolo virtuoso di recupero e distribuzione di alimenti freschi, che permette il sostegno di otto famiglie al giorno, grazie alla collaborazione della Coop Reggio Est.

Nello stesso spazio ha sede Antenne di Quartiere, gruppo formato dai residenti e dalle associazioni firmatarie del Protocollo Zona Stazione, nato a seguito del Piano strategico Zona Stazione, per rispondere ai bisogni e alle esigenze della comunità. Antenne di Quartiere ha organizzato vari incontri tematici.

- **Il Civico 20SETTE** in via Turri Sede del Portierato sociale ospita il servizio di supporto scolastico per bambine e bambini della scuola primaria. In particolare, sono state organizzate una serie di attività per favorire la socializzazione e l'integrazione, supporto digitale e orientamento.
- **Lo spazio IV11**, in viale IV novembre, ospita una base d'appoggio per le attività di distribuzione alimentare e di vestiario della Comunità di Sant'Egidio. Da agosto 2023 è attivo il progetto COME che ha organizzato attività di formazione per operatori e volontari e momenti di aggregazione anche con residenti finalizzati alla pulizia di alcune vie limitrofe.

L'esperienza di **Stazione di Servizio con la Comunità**, tutt'ora attiva, ha senza dubbio come punto di forza la riattivazione di spazi di comunità e la partecipazione delle persone.

Il limite del protocollo è di non essere riuscito di fatto a integrare le politiche, come era invece delineato negli impegni iniziali.

3.1.3. IL PROTOCOLLO DI COLLABORAZIONE PROGETTO “REGGIANE-OFF” 2021

A gennaio 2021 viene attivato anche il **Protocollo di collaborazione progetto “Reggiane-off”** per la realizzazione di azioni integrate di sistema finalizzate alla riqualificazione dell’area ex reggiane in risposta ai bisogni sanitari, sociali e di sicurezza. Questo Protocollo vede una forte integrazione tra servizi sociali, Forze dell’Ordine, AUSL, Caritas per la gestione dello sgombero in maniera pacifica e il collocamento delle persone - circa un centinaio - in una sorta di accoglienza diffusa. L’operazione “Reggiane Off” ha avuto successo permettendo alle persone disposte a intraprendere un percorso progettuale e migliorativo della propria vita, non solo il ricollocamento abitativo ma anche percorsi di inserimento sociale e alcuni di inserimento professionale.

Acirca un anno dallo sgombero delle ex Reggiane, nell’area della stazione si sono moltiplicati gli assembramenti fino all’occupazione di piazzale Marconi e delle vie limitrofe, a cui si è aggiunto l’uso abusivo di spazi condominiali in via Turri e via Paradisi. La zona è divenuta un nuovo polo di consumo e spaccio di crack, droga economica e altamente distruttiva, diffusa soprattutto tra fasce vulnerabili e giovanissimi. La presenza costante di gruppi di consumatori negli spazi pubblici, bivacchi davanti ai condomini, litigi e aggressioni hanno alimentato proteste, raccolte firme e richieste di misure straordinarie di sicurezza, compreso il ritorno della postazione fissa della Polizia di Stato.

Se a nord della stazione la rigenerazione urbana ha contribuito a ridurre tensioni e degrado, l’area a sud – fino al centro città – ha invece assorbito e amplificato le criticità delle ex Reggiane, portando i problemi nello spazio pubblico e di transito urbano.

3.1.4. IL PATTO COLLABORATIVO “STAZIONE IN”, 2024

Stazione IN è un patto di collaborazione promosso dal Comune di Reggio Emilia con le associazioni e i soggetti attivi nel Quartiere Stazione.

Nasce nel 2024 come percorso partecipativo volto a mappare i bisogni e le presenze sul territorio, in particolare rispetto a fragilità sociali, consumo di sostanze e necessità educative, e a raccogliere progetti collaborativi capaci di attivare risposte condivise.

L’obiettivo principale è quello di rafforzare la coesione sociale, migliorare la vivibilità del quartiere e valorizzarne la dimensione interculturale attraverso la corresponsabilità tra istituzioni, cittadini, terzo settore e realtà associative locali.



3.2. L'ATTUALE COMPOSIZIONE SOCIO-DEMOGRAFICA E I TARGET

Nel 2024, è stata svolta un'analisi su alcune vie della zona, qui identificate, con dati anagrafici e di composizione dei residenti. Il dato dei residenti non è esattamente sovrapponibile agli occupanti, ma aiuta a rappresentare alcuni elementi conoscitivi sufficientemente attendibili.

Presenze conosciute dai servizi: 82% già seguiti dai servizi sociali o sanitari.

Al 1.1.2019, nella sezione censuaria 902, risiedono 1.258 abitanti, con una forte prevalenza di cittadini stranieri (oltre il 74%), ed in particolare asiatici (415) e africani (410).

La popolazione italiana è pari a 327 residenti. In alcune vie, come via Ceva, via Turri e via Alai, la presenza di **residenti con background internazionale supera l'80%**.

Le caratteristiche demografiche sono differenti rispetto alle altre aree della città: quasi il 59% (51,2% in città) della popolazione residente è composta prevalentemente da uomini, di cui circa il 54% (37% in città) in età compresa tra i 30 e 54 anni.

L'indice di vecchiaia è pari a **38,7**, ampiamente inferiore rispetto all'indice di vecchiaia della città (143,8).

Infatti, il quartiere si distingue per l'elevata concentrazione di giovani; Quasi il 10% della popolazione ha meno di 9 anni, mentre il 32% ha un'età compresa tra i 10 e i 34 anni. In particolare, il 20,3% rientra nella fascia tra i 20 e i 34 anni, **confermando il quartiere come uno dei più giovani della città**.

Riguardo allo stato civile dei residenti è prevalente la condizione celibe/nubile (71,6%), sensibilmente superiore rispetto alla percentuale del resto della città (45,3%).

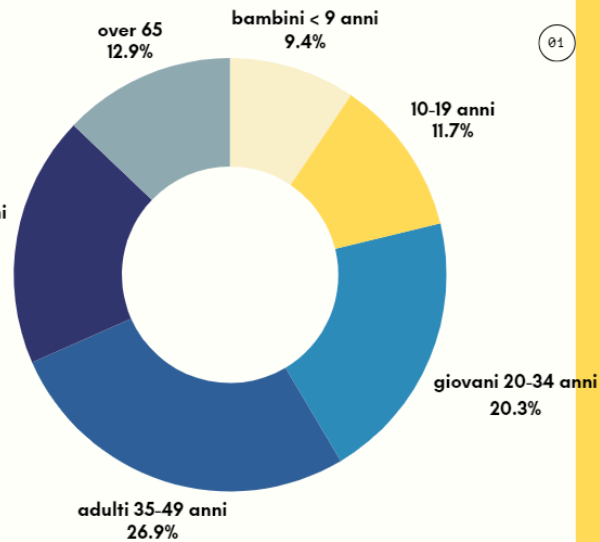
Le famiglie monopersonali rappresentano il 62% dei nuclei familiari residenti, un valore particolarmente elevato rispetto al già rilevante dato cittadino (41,4%).

via	tot. Residenti
via Turri	1.205
via Paradisi	388
viale Monte San Michele	381
via Giovanni Vecchi	314
viale IV Novembre	309
via Emilia Ospizio dal 1 al 42	235
via Eritrea	193
via Don Giovanni Alai	187
via Umberto Ceva	163
via Piero Gobetti	130
via Luigi Chiesi	108
via Agostino Cagnoli	83
via Sani	66
via Franco Cesana	42
via Pirondi	36
via Ruscelloni	34
via Chiesi	30
via Carlo Ritorni	22
via Esperanto	7
totale	3.933

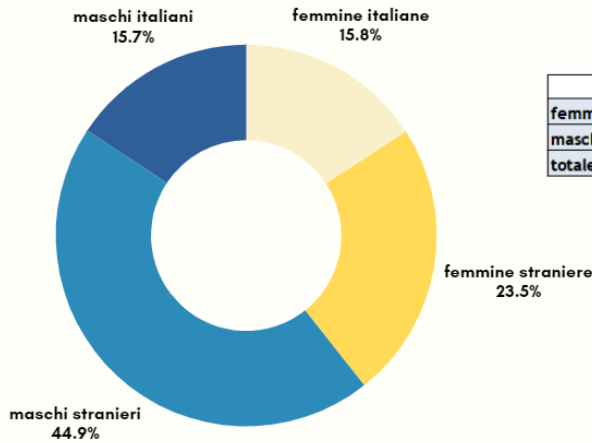
CINA	926
EGITTO	293
NIGERIA	185
GHANA	134
PAKISTAN	130
MAROCCO	97
UCRAINA	60
ALBANIA	58
SENEGAL	58
TUNISIA	56
BANGLADESH	47
	2044
	86,0%

Divisione per età

la fascia adulta 35-49 è la più rappresentativa



Differenze per genere maschio/femmina



	citt. Italiana	citt. Straniera	totale
femmine	739	1.098	1.837
maschi	734	1.362	2.096
totale	1.473	2.460	3.933

per le persone con cittadinanza italiana, troviamo lo stesso numero di maschi e femmine. Sono presenti invece più maschi di origine straniera rispetto alle femmine.

via	tot. Residenti	Citt. Stranieri	% stranieri
via Turri	1.205	956	79,3%
via Paradisi	388	257	66,2%
viale Monte San Michele	381	115	30,1%
via Giovanni Vecchi	314	231	73,5%
viale IV Novembre	309	194	62,8%
via Emilia Ospizio (1-42)	235	120	51,0%
via Eritrea	193	152	78,8%
via Don Giovanni Alai	187	148	79,2%
via Umberto Ceva	163	134	82,2%
via Piero Gobetti	130	70	53,8%
via Luigi Chiesi	108	19	17,6%
via Agostino Cagnoli	83	52	62,6%
via Sani	66	5	7,5%
via Franco Cesana	42	25	59,5%
via Pirondi	36	4	11,1%
via Ruscelloni	34	6	17,6%
via Chiesi	30	0	0%
via Carlo Ritorni	22	10	45,5%
via Esperanto	7	0	0%
totale	3.933	2.498	63,4%

3.3. LE RISORSE MATERIALI

Il quartiere Stazione di Reggio Emilia si configura come un'area ricca di risorse in termini di spazi e associazionismo, come evidenziato dalla mappa nella pagina a fianco. La presenza di alcuni luoghi dedicati alla cultura, alla socialità, all'educazione e all'innovazione testimonia un tessuto urbano vivace e in trasformazione, prevalentemente dal basso.

Tra gli *spazi a vocazione culturale*, in via Turri ha sede il centro culturale **Binario49** (2) che rappresenta un punto di riferimento per il quartiere, in termini di eventi culturali, laboratori e attività partecipative. Binario49 è gestito dall'Associazione Casa d'Altri, e nel periodo 2021-2025 ha ospitato circa 80 eventi culturali, il doposcuola di quartiere T-Lab due pomeriggi a settimana, lo Sportello Avvocato di Strada, la collaborazione con attività Pari Opportunità e Non Da Sola, collaborazioni educative con lo Spazio Raga, Cooperativa Accento e Officina Educativa, uno sportello psicologico, e l'organizzazione di 1-2 esposizioni artistiche ogni anno.

Obiettivo è potenziarne la relazione con i Chiostri di San Pietro e il Laboratorio Aperto(1) in prossimità geografica con l'area.

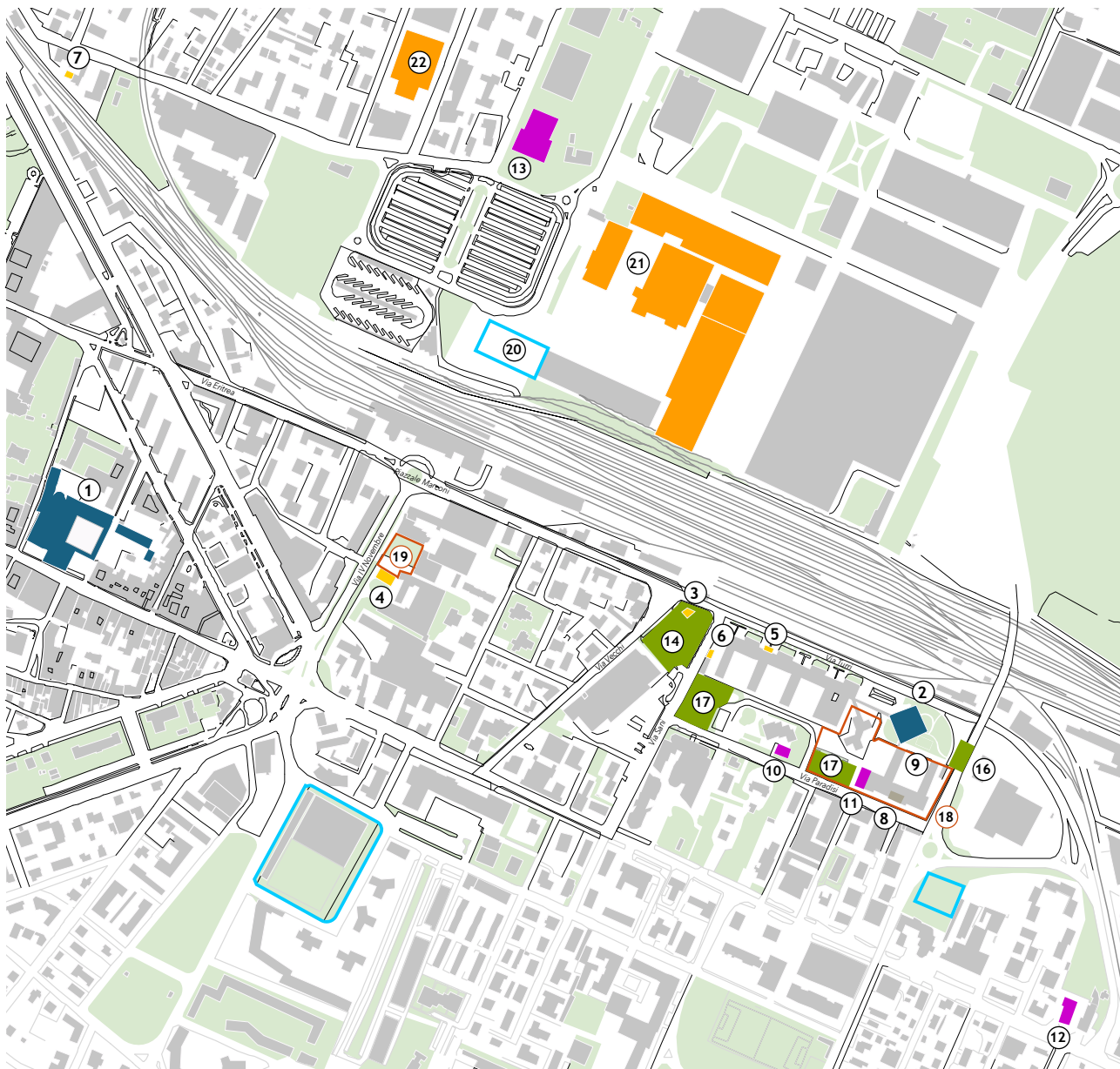
A questi si affianca una serie di spazi per realtà associative (3-6), come lo spazio **Ca Reggio**, lo **spazio V11**, il **Portico di via Turri 27** e altri spazi multifunzionali che offrono occasioni di incontro, inclusione e partecipazione attiva dei cittadini.

L'associazionismo è particolarmente radicato nel quartiere e si esprime anche attraverso presidi educativi e sociali, come **Spazio Raga** (10), la **Scuola Cinese Bella Cultura** (12), che ad oggi rappresentano, insieme alla **scuola dell'infanzia Elisa Lari** (10) e la **scuola primaria Marconi** (12), la principale offerta educativa sul territorio coniugando integrazione, formazione e dialogo interculturale.

Completano il quadro gli spazi pubblici della socialità (14-17) come **Piazzetta Secchi**, l'area temporanea **Sottoponte**, il **Campetto di calcio Paradisi** e il **Parco delle Paulonie**, che favoriscono l'aggregazione spontanea e la vita di comunità.

Questi si inseriscono in un contesto urbano in evoluzione, grazie a interventi di recente trasformazione urbana che, prevalentemente nell'area nord della stazione storica, si aprono all'innovazione con spazi come **Reggiane Parco Innovazione** (21) e l'area dell'**ex Mangimificio Caffarri** (22).

Questi, insieme agli interventi di prossima trasformazione come il progetto **PINQUA R60** (18) e la nuova sede della **Polizia Municipale** (19), contribuiscono a migliorare sicurezza e vivibilità, dando segnali concreti di una rigenerazione urbana orientata al futuro.



Spazi a vocazione culturale

1. Chiostri di San Pietro e Laboratorio Aperto
2. Centro Culturale Binario49

Spazi dell'Associazionismo

3. Cà Reggio
4. Spazio IV11,
5. Doposcuola "Il Portico" Via Turri 27
6. Spazio multifunzionale -via Turri 25
7. Viale Ramazzini33

Presidi Socio-sanitari

8. Spazio Open Day

Spazi dell'Educazione

9. Spazio Raga (14 - 19 anni)
10. Nido e scuola d'infanzia "Elisa Lari"
11. Scuola Cinese Bella Cultura "佳文" 语言学校
12. Scuola Marconi
13. Centro Internazionale Loris Malaguzzi

Spazi Pubblici della socialità

14. Piazzetta Secchi
15. Area Sottoponte
16. Campetto da calcio Paradisi
17. Parco delle Paulonie

Trasformazioni urbane

18. Area PINQUA - R60
19. Nuova sede della Polizia Municipale

Aree Sportive

20. Skatepark

Spazi a Vocazione Innovativa

21. Le Reggiane Parco innovazione
22. Via Gioia - Ex Mangimificio Caffarri



Spazio culturale Binario49 durante un evento, 2024

4. SCENARIO E SVILUPPO STRATEGICO

4.1. LA VISIONE: LE SFIDE, LE STRATEGIE PER AFFRONTARLE E GLI OBIETTIVI

Il Piano di Sviluppo Strategico per la valorizzazione del quartiere stazione di Reggio Emilia, in linea con gli indirizzi di mandato dell'Amministrazione comunale, parte dall'idea che una città moderna e sostenibile, dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, non possa prescindere dalla riqualificazione di quest'area come luogo identitario e vitale per la comunità. La valorizzazione del quartiere stazione dipende oggi dalla capacità di definirne una visione strategica che ne riaffermi la sua capacità di essere un luogo vivo e vitale, catalizzatore di energie e progettualità, un quartiere dinamico in cui gravitano persone diverse, soprattutto giovani, e che sappia offrire un contesto vivibile, accogliente, gradevole e sicuro per residenti, viaggiatori e cittadini. La sua vocazione interculturale rappresenta un valore distintivo che va pienamente riconosciuto e valorizzato.

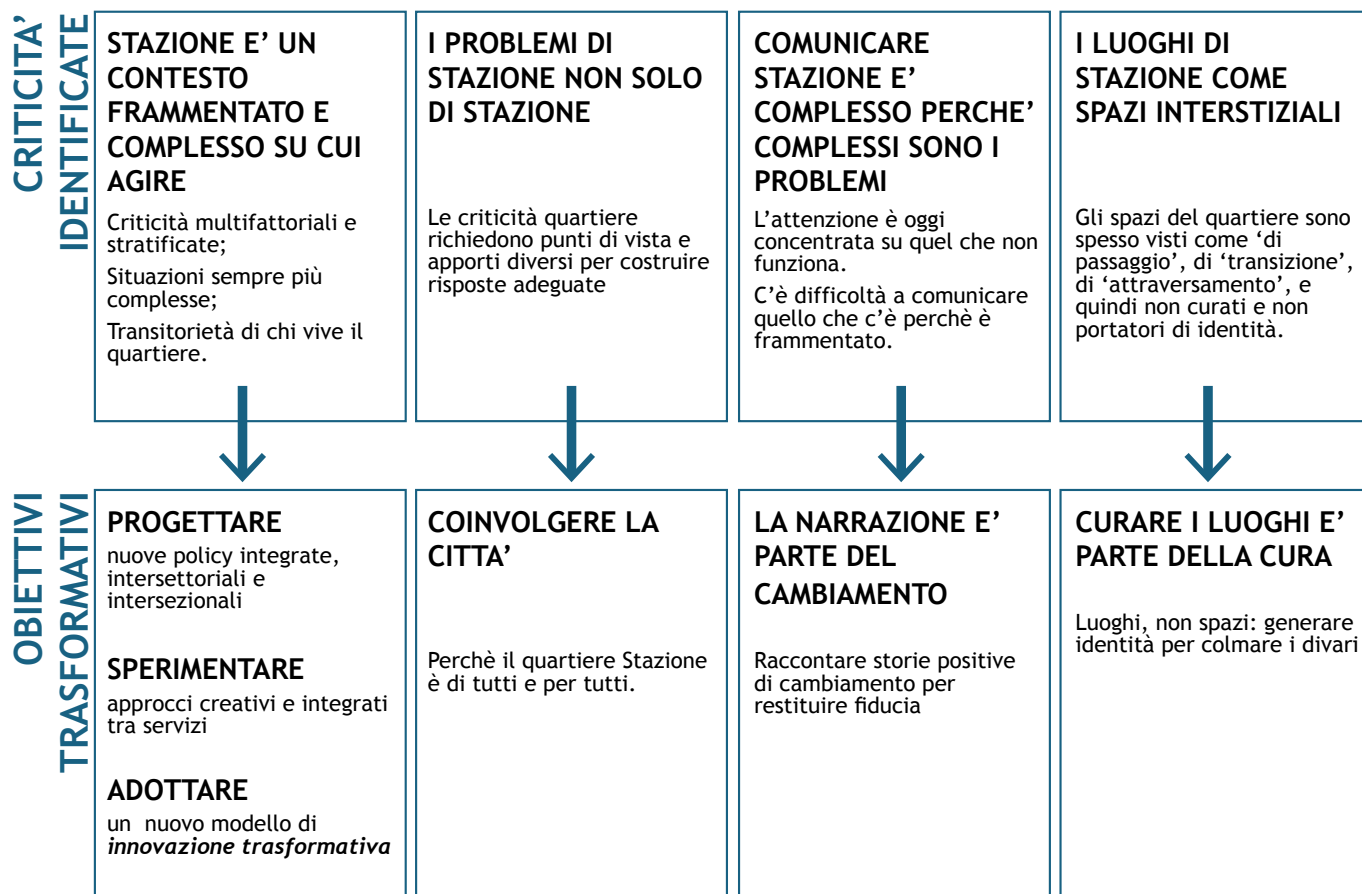
La visione guarda a un quartiere di pari qualità e dignità rispetto a tutti gli altri della città, che si basi su un modello di welfare interculturale per valorizzare la propria identità plurale come risorsa distintiva e motore di innovazione sociale.

Un quartiere aperto, accogliente e dinamico, in cui la convivenza e la diversità diventano elementi fondanti di coesione e crescita collettiva. Un quartiere che promuove i propri luoghi di socialità - piazze, spazi pubblici, servizi di prossimità e commercio di vicinato - come punti attrattivi per l'intera città e laboratori di eccellenza per nuove forme di partecipazione, inclusione e rigenerazione urbana.

Per realizzare questa visione è necessario partire da alcuni elementi di consapevolezza. Il quartiere stazione si presenta infatti come un tessuto complesso e stratificato che, nel bene e nel male, ne definisce l'identità. È un intreccio di persone, dinamiche e luoghi vissuti e idealizzati nelle diverse culture e storie che lo attraversano, un contesto unico, difficile da plasmare attraverso approcci puramente top-down. Allo stesso tempo, questa stratificazione rappresenta una risorsa: una trama di resilienza che, pur radicata anche in criticità consolidate, custodisce sfumature di valore che distinguono il quartiere rispetto al resto della città.

Inoltre, il quartiere stazione non può essere considerato isolatamente. La sua evoluzione è strettamente connessa alle due polarità urbane che lo circondano: da un lato il centro storico, dall'altro l'area del Parco Innovazione alle ex Officine Meccaniche Reggiane. Pensare a un modello di sviluppo urbano sostenibile per Reggio Emilia significa dunque concepire queste tre polarità come parti di un sistema interconnesso, capaci di agire in sinergia e di concorrere insieme alla realizzazione di una strategia unitaria di crescita e trasformazione della città.

Diventa quindi fondamentale ragionare in termini di **INNOVAZIONE TRASFORMATIVA**¹, partendo dalle criticità identificate.



Il quartiere Stazione si configura come un contesto complesso e frammentato, caratterizzato da criticità multifattoriali e stratificate, da una crescente complessità delle situazioni sociali e dalla transitorietà di molti dei suoi abitanti. Questa condizione richiede di superare approcci settoriali e lineari, per progettare nuove policy integrate e intersettoriali, capaci di sperimentare pratiche innovative tra servizi

¹ L'innovazione trasformativa è una strategia promossa da Social Seed che punta ad agire su problemi strutturali e sistemi sociali nel loro complesso, anziché solo sui bisogni e gli effetti a breve termine. Si distingue per l'ampiezza dell'azione, non limitata a specifici target, e per l'approccio sistemico che mira a interrogare e modificare le condizioni profonde che generano le disuguaglianze e le sfide sociali, influenzando la qualità della vita delle persone e le dinamiche territoriali. [Social Seed, 2023](#)

Le criticità del quartiere, infatti, non possono essere considerate isolate: i **problemi di Stazione riguardano l'intera città e richiedono prospettive plurali e un coinvolgimento collettivo**. Per questo è fondamentale costruire percorsi di partecipazione diffusa, riconoscendo che il quartiere Stazione è di tutti e per tutti.

Un ulteriore nodo è rappresentato dalla **comunicazione**: spesso l'attenzione si concentra su ciò che non funziona, alimentando una narrazione parziale e frammentata. Per innescare fiducia e cambiamento occorre invece raccontare le esperienze positive, valorizzando le energie sociali e culturali già presenti. La narrazione diventa così parte integrante del processo di trasformazione.

Infine, i luoghi del quartiere sono troppo spesso percepiti come spazi interstiziali, di passaggio e di attraversamento, privi di identità e quindi trascurati. **Rigenerarli e prendersene cura significa restituire loro senso e riconoscimento, trasformandoli in luoghi di comunità e coesione sociale**. Curare i luoghi diventa così parte stessa della cura della comunità.

In questo quadro, **il Piano individua un percorso di cambiamento** che, a partire dalle criticità, mira a trasformare il quartiere Stazione in un laboratorio urbano di resilienza, innovazione e inclusione, capace di generare valore non solo per chi lo abita, ma per l'intera città.

Per realizzarlo, la visione è declinata in tre sfide:

SFIDA 1. AUMENTARE L'ATTRATTIVITÀ

SFIDA 2. CAMBIARE LA NARRAZIONE

SFIDA 3. COLMARE I DIVARI



4.1.1 SFIDA 1. AUMENTARE L'ATTRATTIVITÀ

Il quartiere Stazione ha il potenziale per diventare un'area attrattiva e generativa di opportunità per tutta la città. Aumentarne l'attrattività significa trasformarlo in un luogo vitale, capace di connettere persone, culture e attività.

Strategia - Condividere priorità per il bene comune: Valorizzare la cura quotidiana del quartiere e il diritto allo spazio pubblico è la chiave per migliorarne la vivibilità e rafforzare il senso di appartenenza della comunità.

Fondamentali per il successo di questa strategia sono:

- la costituzione di un gruppo di lavoro operativo specifico finalizzato alla cura del quartiere con l'obiettivo di mettere in campo un coordinamento tra i diversi attori direttamente coinvolti (Comune, e IREN), di diventare un punto di ascolto dei bisogni dei cittadini e di realizzare un insieme integrato di azioni concrete rivolte nello specifico alla pulizia, derattizzazione, alla sensibilizzazione verso i rifiuti e la raccolta differenziata attraverso attività culturali, e ordine pubblico.
- La costituzione di un "*Tavolo di Strada*" operativo specifico finalizzato alla sicurezza integrata del quartiere, che coinvolga polizia locale, prefettura e Comune, inclusi gli operatori di strada al fine di affrontare tematiche di grave marginalità, situazioni emergenziali dovute al consumo di sostanze e coordinamento territoriale.
- L'impiego della Consulta del centro storico della Consulta E, insieme ai firmatari del patto di Stazione IN come soggetti in grado stimolare e finalizzare la partecipazione per identificare e realizzare progetti di cura urbana esociale di natura collaborativa grazie alla creatività civica.
- Messa a sistema dei molteplici progetti di rigenerazione urbana in corso e dialogo costruttivo e sinergico con RFI per la definizione di un masterplan comune complessivo dell'area.

Per contribuire allo sviluppo della della strategia indirizzata alla cura quotidiana della città e delle persone, il piano strategico assume 2 OBIETTIVI che sono la preconditione e il requisito minimo per lo sviluppo efficace di tutti gli altri obiettivi del piano:

OB. 1. Un quartiere più VIVIBILE_ più SICURO, più PRESIDATO e più CURATO

Il gruppo di lavoro dovrà occuparsi di aspetti concreti, garantendo il coordinamento con le forze dell'ordine e promuovendo strumenti innovativi di presidio, come gli Street Tutor, gruppi di controllo comunità o forme di partenariato tra istituzioni e società civile. L'obiettivo è migliorare la gestione della convivenza nello spazio pubblico, soprattutto nei contesti più fragili favorendo l'incontro tra comunità e istituzioni, e tra operatori sociali e forze dell'Ordine.

OB.2. Un quartiere più CURATO_ più PULITO, più BELLO e più FUNZIONALE

Rigenerare fisicamente e funzionalmente il quartiere, con particolare attenzione all'asse ferroviario di via Turri e via Eritrea, attraverso partnership pubblico-privato e strumenti di pianificazione innovativa, come gli usi temporanei previsti dall'art. 16 della L.R. 24/2017 della Regione Emilia Romagna. In questa prospettiva, i progetti già avviati assumono un ruolo strategico per la costruzione di un masterplan integrato, capace di mettere a sistema gli interventi in corso: dal lato sud della stazione (Progetto Pinqua R60, nuova sede della Polizia Locale, riqualificazione di Piazzale Marconi e ampliamento del sottopasso ferroviario) al lato nord (Tecnopolo e nuova Rambla).

4.1.2 SFIDA 2. CAMBIARE LA NARRAZIONE

Restituire al quartiere Stazione un'immagine autentica e positiva è essenziale per rafforzarne l'identità e riconoscerne il valore all'interno della città. Raccontare il quartiere significa far emergere energie, storie e risorse spesso invisibili.

Strategia - Sistematizzare e valorizzare risorse e bisogni esistenti: Coordinare e potenziare le realtà già attive nel quartiere permette di aumentare l'efficacia delle azioni, creando una rete territoriale più coesa, riconoscibile e vivibile.

Fondamentali per il successo di questa strategia sono:

- Promuovere il decentramento dei servizi, con l'obiettivo di avviare sperimentazioni di servizi integrati direttamente nel quartiere e in stretta relazione con la comunità locale.
- Promuovere le progettazioni sportive sul territorio, utilizzando lo sport come leva per l'ingaggio con le giovani generazioni.
- Costituire e sviluppare l'"*Hub di prossimità*" del commercio del quartiere Stazione, promosso dalla Legge Regionale n. 12 del 2023, come sistema di governance dei commercianti, finalizzato a sperimentare modelli innovativi di commercio di prossimità e nuove forme di valorizzazione dei prodotti locali per la città.

Per contribuire allo sviluppo della della strategia per un cambio di narrazione del quartiere, il piano strategico assume 1 OBIETTIVO:

OB.3. Un quartiere PLURALE_riconoscere e valorizzare la diversità culturale come dimensione strutturale del benessere di chi vive e lavora nel quartiere

Il quartiere Stazione è un luogo di incontro tra culture, storie e comunità diverse. Riconoscere e valorizzare questa pluralità significa trasformarla in una risorsa per la qualità della vita e la coesione sociale. Promuovere occasioni di dialogo interculturale, sostenere iniziative comunitarie e valorizzare le pratiche quotidiane di convivenza permette di costruire un quartiere più inclusivo, capace di generare benessere per chi lo abita e per l'intera città. Liberare e sviluppare le potenzialità latenti del quartiere affinché possa diventare uno

spazio generativo di opportunità, sia per i suoi abitanti sia per il resto della città, in termini di innovazione, economia sociale, cultura e qualità urbana.

4.1.3 SFIDA 3. COLMARE I DIVARI

Il quartiere Stazione deve poter offrire servizi e opportunità adeguate a chi lo vive e lo attraversa, riducendo le disuguaglianze e rafforzando la coesione sociale. Colmare i divari significa rispondere in modo concreto ai bisogni reali della comunità.

Strategia - Integrare spazi e servizi mancanti: Individuare e colmare le carenze esistenti è fondamentale per promuovere nuove funzioni, servizi e infrastrutture, capaci di sostenere lo sviluppo del quartiere e il benessere dei suoi abitanti.

Fondamentali per il successo di questa strategia sono:

- Coordinamento con AUSL e operatori del territorio per la promozione e messa a terra di progetti che integrino grave marginalità e cura, per il potenziamento di servizi per migliorare le condizioni di vivibilità del quartiere.
- Avviare un percorso di co-programmazione con gli stakeholder della città, in particolare le istituzioni culturali, per definire una strategia condivisa che renda il quartiere Stazione più dinamico e attrattivo. La promozione di eventi culturali e sociali diventa così uno strumento catalizzatore capace di generare nuove forme di partecipazione, attrarre pubblico e valorizzare l'identità del quartiere.
- Promuovere un dialogo con le realtà educative e sportive del territorio e limitrofe, al fine di una messa in rete con l'obiettivo di portare maggiori opportunità ai ragazzi che vivono nel quartiere.

Per contribuire allo sviluppo della della strategia per colmare i divari territoriali, il piano strategico assume 2 OBIETTIVI:

OB.4. Un quartiere che CURA e ACCOGLIE_pìù servizi, pìù presa in carico, maggiore attenzione a intercettare le persone prima

Potenziare l'offerta di servizi socio-sanitari e di prossimità, migliorando la presa in carico delle persone e l'integrazione tra istituzioni, operatori e associazioni. La cura diventa accoglienza e capacità di intercettare i bisogni prima che si trasformino in marginalità.

OB.5 Un quartiere ANIMATO e che EDUCA_ +offerta educativa + attivazione culturale

Ampliare le opportunità educative e formative, in rete con scuole, enti e associazioni del territorio. L'obiettivo è offrire ai ragazzi del quartiere maggiori possibilità di crescita, apprendimento e socialità, rafforzando il ruolo dell'educazione come leva di inclusione e coesione.

Rendere il quartiere Stazione un luogo vitale e attrattivo attraverso il rafforzamento del welfare culturale, la promozione di eventi e attività sociali, e l'animazione territoriale. Cultura e socialità diventano strumenti per generare partecipazione, identità e nuove opportunità per la comunità.

4.1.4 SFIDA TRASVERSALE. ADOTTARE UN APPROCCIO DI INNOVAZIONE TRASFORMATIVA

In questo contesto, **una strategia trasversale alle tre sfide diventa quella di adottare un approccio di innovazione trasformativa**: Per affrontare in maniera efficace le tre sfide individuate è necessario orientare le azioni strategiche verso obiettivi comuni e condivisi. Adottare un approccio di innovazione trasformativa significa lavorare in una prospettiva sistemica e partecipativa, capace di integrare politiche, servizi e comunità. Solo attraverso questa visione sarà possibile generare un cambiamento duraturo, rafforzando la resilienza del quartiere Stazione e valorizzandone il ruolo all'interno della città.

Per contribuire allo sviluppo della della strategia trasversale alle tre sfide, il piano strategico assume 3 OBIETTIVI:

OB.A. Integrare welfare culturale e politiche di inclusione_cultura come strumento di cura, appartenenza, empowerment

La cultura è uno strumento potente per l'innescare e il consolidamento dei processi di rigenerazione urbana, in grado di rinnovare i luoghi e di riscoprire nuovi spazi per la collettività. Lo dimostrano le numerose esperienze presenti sul territorio nazionale e regionale, che hanno saputo sperimentare forme nuove di produzione culturale e attivazione delle comunità anche in assenza di risorse stabili.

Questo approccio alla rigenerazione a base culturale consente di attivare una dinamica virtuosa, in cui i processi di cambiamento non solo incidono sullo spazio fisico, ma anche sul rafforzamento del capitale sociale e della vitalità economica del territorio, attivazione di luoghi ibridi di sperimentazione in cui si coltiva una cultura di prossimità capace di raggiungere anche le aree più periferiche o fragili, favorendo processi di inclusione in una prospettiva di welfare multiculturale.

In questo quadro, l'attivazione territoriale e la valorizzazione del patrimonio pubblico assumono un ruolo strategico, consentendo di connettere le istituzioni con le comunità locali, di tradurre la complessità delle politiche pubbliche in narrazioni accessibili, di moltiplicare il valore pubblico generato dai progetti e di stimolare reti e connessioni tra le realtà protagoniste del cambiamento: attori istituzionali, stakeholder locali, comunità collaborative, residenti, commercianti, terzo settore.

OB.B. Orientare le risorse pubbliche in modo mission-driven_ Usare strumenti non solo per interventi infrastrutturali, ma per missioni trasformative

Non basta destinare le risorse pubbliche a interventi infrastrutturali: è necessario orientarle verso missioni trasformative che generino impatti concreti e duraturi sul territorio. Un

approccio mission-driven permette di concentrare energie e investimenti su obiettivi strategici condivisi, integrando progettualità urbane, politiche sociali e iniziative culturali. In questo modo, ogni intervento diventa parte di un disegno complessivo di rigenerazione, capace di rafforzare la coesione sociale, stimolare l'innovazione e valorizzare il quartiere Stazione come laboratorio di pratiche urbane innovative.

OB.C. Attivare innovazioni dal basso_ Sostenere pratiche comunitarie, cooperative, interculturali e partecipative che rompono le disuguaglianze strutturali (accesso alla casa, al lavoro, alla cultura, alla salute) e che nascono dalle risorse già presenti nel quartiere.

La trasformazione del quartiere passa anche dal sostegno a pratiche comunitarie, cooperative, interculturali e partecipative, che nascono dalle risorse già presenti sul territorio e contribuiscono a ridurre le disuguaglianze strutturali nell'accesso alla casa, al lavoro, alla cultura e alla salute. Promuovere innovazioni dal basso significa valorizzare creatività, autonomia e capacità di auto-organizzazione della comunità, rafforzando reti locali, inclusione sociale e resilienza. In questo contesto, avviare un percorso di dialogo e co-progettazione continuo con le comunità locali, partendo dai percorsi già esistenti, permette di consolidare il senso di appartenenza e di costruire un modello di sviluppo urbano sostenibile, condiviso e radicato nella realtà del quartiere.

4.2. LE AZIONI E I TEMPI

I 5 obiettivi verticali relativi alle sfide si concretizzano in **21 azioni complessive** da mettere in campo entro Giugno 2029 (sintetizzate nella matrice a fine capitolo). Suddivise per obiettivi, queste sono:

OB.1. Un quartiere più VIVIBILE_+sicuro + presidiato + curato

- AZIONE 1_Pulizia urbana (IREN)
- AZIONE 2_Progetti sicurezza: (i) istituzione g. di controllo di vicinato; (ii) convenzione con PL in pensione
- AZIONE 3_ Spazio multiservizi (sportello vittime di reato + Iren)
- AZIONE 4_Tavolo permanente con la Prefettura
- AZIONE 5_Progettazioni di sensibilizzazione e educazione civica

OB.2. Un quartiere più CURATO_+pulito + bello + funzionale

- AZIONE 6_Sistemazione Sottoponte come spazio pubblico permanente
- AZIONE 7_ Manutenzioni urbane su via IV Novembre_via Eritrea_via Turri
- AZIONE 8_ Binario49 - Adeguamento strutturale e rinnovo concessione servizi
- AZIONE 9_via Turri 27 - Adeguamento strutturale e rinnovo concessione servizi

- AZIONE 10_PNRR-M4C1-I1.2 Scuola Primaria Marconi
- AZIONE 11_Nuova sede Polizia Locale
- AZIONE 12_Progetto Piazzale Marconi con RFI
- AZIONE 13_Progetto PRU R60

OB.3. Un quartiere PLURALE_riconoscere e valorizzare la diversità culturale come dimensione strutturale del benessere

- AZIONE 14_Costituzione e sviluppo dell'Hub di Prossimità per il sostegno del commercio
- AZIONE 15_Progettazioni sportive

OB.4. Un quartiere che CURA e ACCOGLIE_+servizi + presa in carico + intercettare le persone prima

- AZIONE 16_Servizio di potenziamento socio-sanitario OPEN DAY in via Paradisi (AUSL, Comune e Cooperativa Papa Giovanni)
- AZIONE 17_Punto Orientativo IV Novembre
- AZIONE 18_Unità di Prossimità

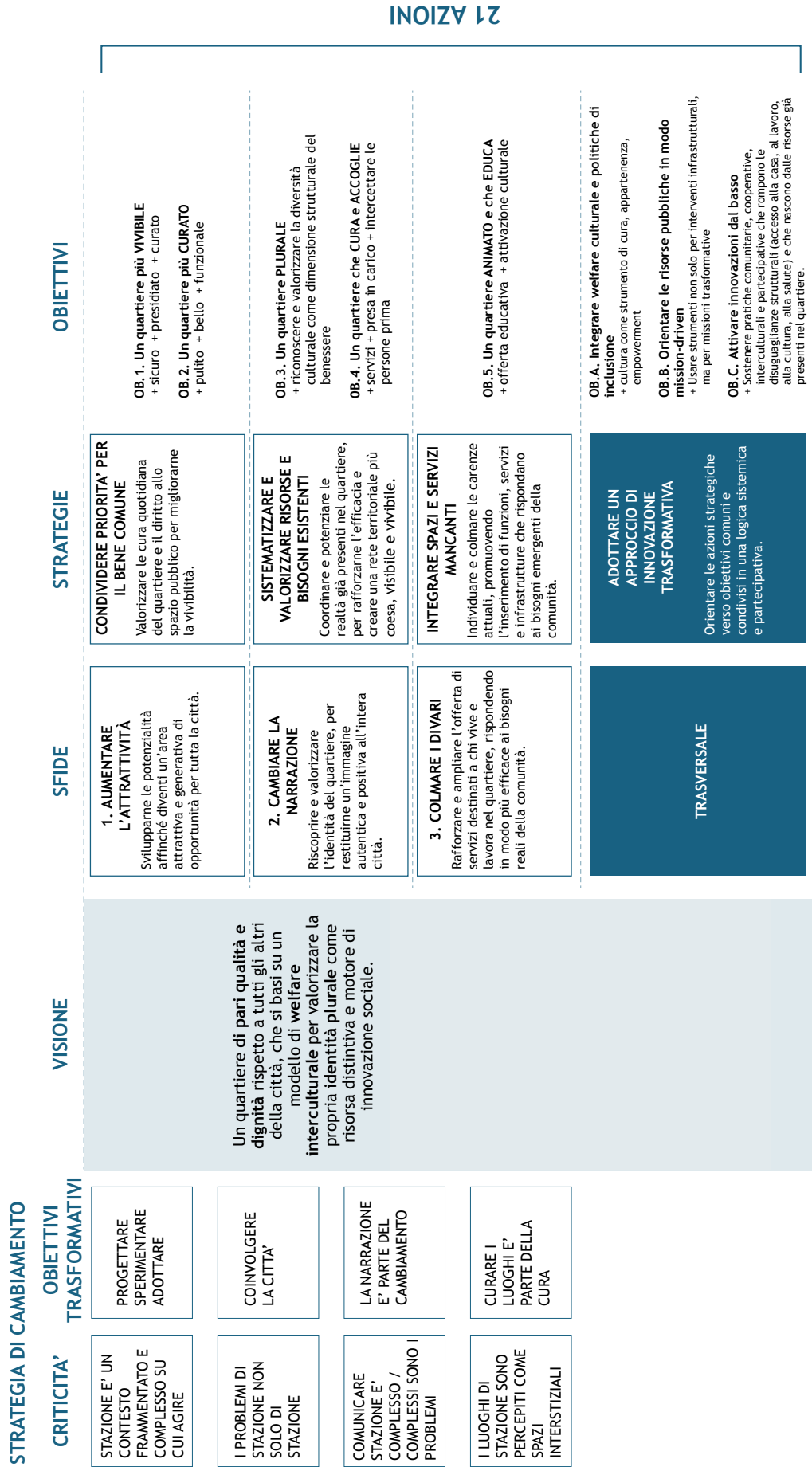
OB.5 Un quartiere ANIMATO e che EDUCA_+offerta educativa + attivazione culturale

- AZIONE 19_Progettazioni formative ATUSS via Gioia (FCR, Coressai, MaMiMo, Remida)
- AZIONE 20_Implementazione doposcuola di quartiere e campo estivo
- AZIONE 21_Progettazioni di attività culturali e animazione territoriale

MATRICE DELLE AZIONI NEL TEMPO

OBIETTIVI		AZIONI	
OB. 1. Un quartiere più VIVIBILE + sicuro + presidiato + sicuro	1. AZIONE 1_PULIZIA URBANA (IREN) 2. AZIONE 2_PROGETTI SICUREZZA: (I) ISTITUZIONE G. DI CONTROLLO DI VICINATO; (II) CONVENZIONE CON PL IN PENSIONE 3. AZIONE 3_ SPAZIO MULTISERVIZI (SPORTELLO VITTIME DIRIATO + IREN) 4. AZIONE 4_ TAVOLO PERMANENTE CON LA PREFETTURA	5. AZIONE 5_ PROGETTAZIONI DI SENSIBILIZZAZIONE E EDUCAZIONE CIVICA	
OB. 2. Un quartiere più CURATO + pulito + bello + funzionale	6. AZIONE 6_ ADEGUAMENTO BINARIO 49 7. AZIONE 7_ ADEGUAMENTO VIA TURRI 27 ("SCANDALOSAMENTE BELLO")	8. AZIONE 8_ MANUTENZIONI URBANE SU VIA IV NOVEMBRE_ VIA ERITREA_ VIA TURRI 9. AZIONE 7_ SITEMAZIONE SOTTOPONTE COME SPAZIO PUBBLICO PERMANENTE	10. AZIONE 10_ PNRR- M4C1- I1.2. SCUOLA PRIMARIA MARCONI 11. AZIONE 11_ NUOVA SEDE POLIZIA LOCALE 12. AZIONE 12_ PROGETTO PIAZZALE MARCONI CON RFI 13. AZIONE 13_ PROGETTO PRU R60
OB. 3. Un quartiere PLURALE + riconoscere e valorizzare la diversità culturale come dimensione strutturale del benessere		14. AZIONE 14_ COSTITUZIONE E SVILUPPO DELL'HUB DI PROSSIMITÀ PER IL SOSTEGNO DEL COMMERCIO 15. AZIONE 15_ PROGETTAZIONI SPORTIVE	
OB. 4. Un quartiere che CURA e ACCOGLIE + servizi + presa in carico + intercettare le persone prima	16. AZIONE 16_ SERVIZIO DI POTENZIAMENTO SOCIO-SANITARIO OPEN DAY IN VIA PARADISI (AUSL, COMUNE E COOP PAPA GIOVANNI) 17. AZIONE 17_ PUNTO ORIENTATIVO IV NOVEMBRE 18. AZIONE 18_ UNITÀ DI STRADA		
OB. 5. Un quartiere ANIMATO e che EDUCA + offerta educativa + attivazione culturale	19. AZIONE 19_ PROGETTAZIONI FORMATIVE ATUSS VIA GIOIA (FCR, CORESSAI, MAMIMO, REMIDA)	20. AZIONE 20_ IMPLEMENTAZIONE DOPO SCUOLA DI QUARTIERE E CAMPO ESTIVO 21. AZIONE 21_ PROGETTAZIONI DI ATTIVITÀ CULTURALI E ANIMAZIONE TERRITORIALE	
Entro Dicembre 2025		Gennaio 2026 - Dicembre 2026	Gennaio 2027 - Giugno 2029

4.3. SINTESI: STRATEGIA DEL CAMBIAMENTO





Palazzi via Paradisi

5. METODI E STRUMENTI

5.1. L'IMPATTO COME STRUMENTO DI CAMBIAMENTO

Sempre maggiormente le organizzazioni stanno iniziando a considerare la valutazione di impatto come strumento per valutare la sostenibilità delle proprie azioni sui territori.

Sebbene la sostenibilità ambientale di un intervento possa essere oggetto di valutazione a livello normativo, nel sistema urbanistico italiano non esiste un obbligo formale di redigere una **Valutazione di Impatto Sociale (VIS)**, che analizzi – prima dello sviluppo – gli effetti potenziali che la visione pubblica può avere sulla vita delle comunità e sull'infrastruttura sociale esistente che sostiene le relazioni sociali e di cura. Questa assenza di obbligo formale nella produzione di una VIS deriva da uno squilibrio nel peso attribuito alla “sostenibilità sociale” rispetto, ad esempio, a quella “ambientale” ed “economica” (nelle procedure di pianificazione è invece previsto l'obbligo di presentare valutazioni sulla sostenibilità finanziaria).

Le linee guida sulla valutazione d'impatto sono uno strumento definito dal decreto ministeriale 23/07/2019 di tipo “sperimentale”, finalizzato a generare un processo concettuale e allo stesso tempo misurabile nel medio e lungo termine. Si fa riferimento ad elementi relativi alla qualità e quantità dei servizi, alle ricadute verificabili nel breve termine e quindi più dirette, ma anche agli effetti di medio-lungo periodo al fine della redazione del Bilancio Sociale. Infatti, a livello nazionale, le linee guida ministeriali sulla valutazione dell'impatto sociale prettamente quelle riferite agli Enti del terzo Settore (ETS), i quali possono chiedere il supporto dei centri di servizio per il volontariato e delle reti associative nazionali al fine di misurarsi per dimostrare la propria credibilità e comunicare come le proprie attività inducano cambiamenti sulla comunità per renderle più inclusive, sostenibili e coese.

Con la riorganizzazione del 2024, il Comune di Reggio Emilia ha scelto di affrontare il tema dell'impatto sociale in un'ottica innovativa, considerandolo non solo come strumento di misurazione, ma come leva di cambiamento per territori in trasformazione. In questo quadro, gli spazi “lasciati indietro”, come il quartiere Stazione, assumono un ruolo strategico: essi diventano luoghi generatori di valore pubblico multidimensionale, capaci di rispondere ai bisogni sociali, economici e culturali del contesto, e di attivare processi di rigenerazione urbana e comunitaria.

Le organizzazioni che li animano - cooperative sociali, associazioni del terzo settore, reti civiche - producono capitale umano (competenze multidisciplinari), creativo (progettualità innovative), organizzativo (uso efficiente delle risorse) e relazionale (occasioni di incontro e scambio), arrivando a intercettare una gamma di bisogni più ampia di quella a cui la Pubblica Amministrazione riesce a rispondere direttamente. Ciò si traduce in esternalità positive per l'intero territorio, rafforzando coesione sociale e capacità di innovazione.

Rimane tuttavia una sfida cruciale: **superare il trade-off tra sostenibilità economica e impatto sociale nella produzione di beni pubblici**. Per questo diventa prioritario rendere l'impatto più visibile e riconoscibile, sia all'interno delle organizzazioni, sia all'esterno, così da definire criteri di allocazione delle risorse più attenti al valore generato e costruire alleanze efficaci con soggetti pubblici e privati.

In quest'ottica, la pianificazione EX-ANTE e l'integrazione della valutazione d'impatto fin dalle prime fasi progettuali rappresentano strumenti fondamentali: consentono di programmare azioni e priorità in modo chiaro, di facilitare processi complessi e interconnessi tra pubblico e privato (come candidature e rendicontazioni di bandi), e di consolidare il ruolo del quartiere Stazione come laboratorio di innovazione sociale e urbana.

La sfida in questo senso diventa triplice:

Da una parte, il bisogno di creare strumenti condivisi per la misurazione dell'impatto: misurare l'impatto è un'operazione complessa che richiede l'utilizzo di indicatori specifici e l'adozione di metodologie appropriate. Ogni progetto necessita di indicatori personalizzati sulla base dei propri obiettivi, specialmente se si adotta un approccio "context-based".

In secondo luogo, il ruolo fondamentale della collaborazione tra diversi attori (pubblici, privati, Terzo settore) per costruire un sistema di valutazione condiviso ed efficace poiché l'impatto dipende da diversi fattori e condizioni, specificatamente context-based.

In ultimo, il riconoscimento dei tempi, dei costi e delle competenze della misurazione di impatto che deve avere un ruolo riconosciuto nella programmazione e pertanto richiede competenze e tempi dedicati.

In un contesto orientato all'innovazione trasformativa e al welfare multiculturale, **gli esiti d'impatto non si limitano alla misurazione di output, ma riguardano trasformazioni strutturali e durature nei sistemi sociali, culturali, istituzionali e spaziali del quartiere.**

Cinque outcome di impatto sono stati identificati, ognuno di essi misurabile con definiti indicatori di impatto:

1. CAMBIAMENTO NEI MODELLI RELAZIONALI E DI CONVIVENZA

- Maggiore fiducia tra residenti, istituzioni e attori locali.
- Aumento delle reti sociali interculturali e intergenerazionali.
- Diminuzione dei conflitti o delle percezioni di insicurezza grazie alla convivenza attiva e partecipata.

2. RICONFIGURAZIONE IDENTITARIA E PERCEZIONE ESTERNA DEL QUARTIERE

- Superamento dello stigma territoriale: il quartiere non è più visto come "problema", ma come "risorsa".
- Costruzione di un'identità locale positiva e condivisa, anche attraverso la narrazione culturale e artistica.

3. AUMENTO DEL BENESSERE TERRITORIALE E DELLA QUALITÀ DELLA VITA

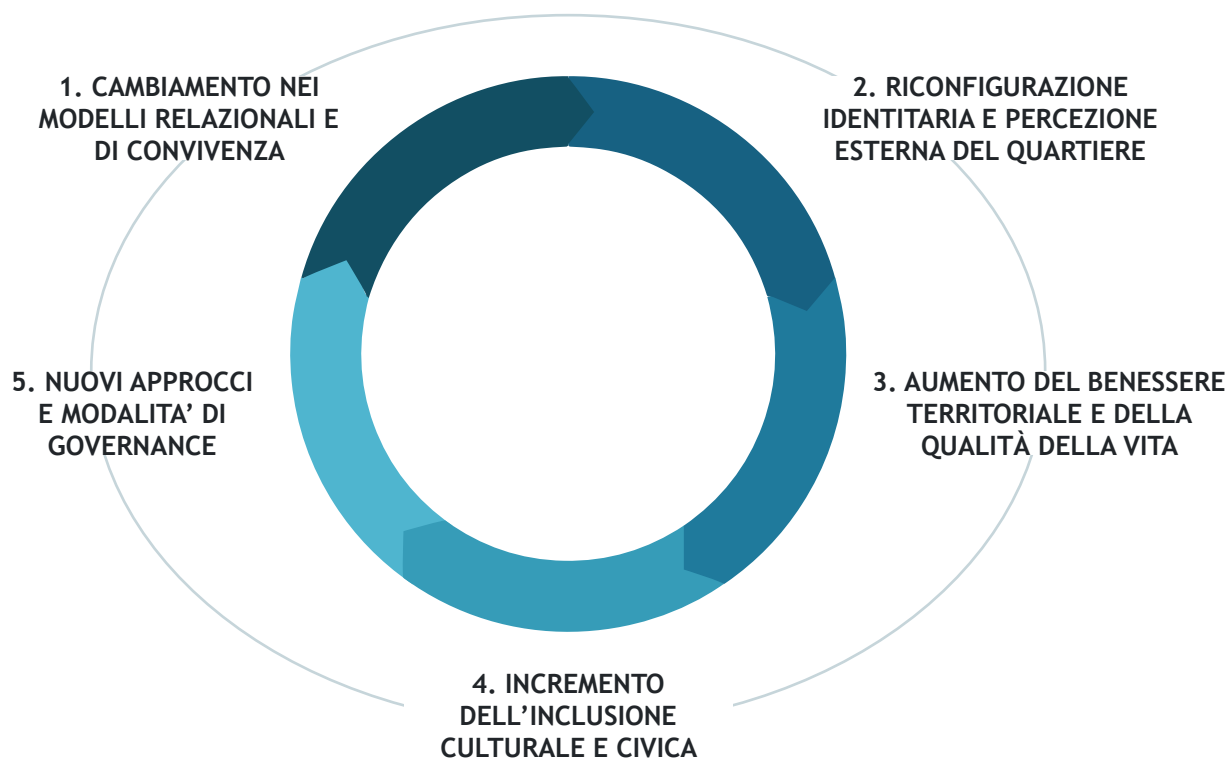
- Miglioramento percepito e misurato della qualità dell'abitare urbano (sicurezza, verde, servizi, cultura).
- Maggiore benessere psicologico e relazionale, specialmente tra giovani, donne e comunità migranti.
- Diminuzione di fenomeni di esclusione, marginalità e povertà educativa.

4. INCREMENTO DELL'INCLUSIONE CULTURALE E CIVICA

- Accesso più equo alla cultura da parte di comunità fragili o sottorappresentate.
- Coinvolgimento attivo di cittadini stranieri nei processi decisionali e nelle attività culturali.
- Crescita della partecipazione civica nei processi di rigenerazione urbana.

5. NUOVI APPROCCI E MODALITA' DI GOVERNANCE

- Affrontare i problemi e le criticità in modo integrato e olistico, gestendo la complessità in modo trasversale
- Nuove modalità di governance collaborativa e co-progettazione tra pubblico, privato e cittadinanza.
- Sviluppo di competenze trasversali all'interno dell'amministrazione pubblica.



Cinque outcome di impatto

5.2 LA GOVERNANCE E IL PERCORSO PARTECIPATO

5.2.1. LA GOVERNANCE

Il processo di lavoro INTERNO si basa su una “**policy territoriale**”, ovvero su un **modello di coordinamento trasversale per competenze riferite a un unico territorio**. Tale approccio coinvolge sia la sfera politica, con la partecipazione di cinque assessori di riferimento, sia il livello tecnico-amministrativo, attraverso le tre aree della macrostruttura dell’Ente.

Questo metodo ha consentito di operare secondo obiettivi e azioni di policy, piuttosto che su singoli obiettivi di programmazione settoriale, favorendo così una **maggiore integrazione e trasversalità tra ambiti e competenze**.

La governance ESTERNA si configura attraverso un percorso partecipato articolato in due fasi principali: (i) una fase di **co-programmazione**, volta a definire obiettivi, bisogni e priorità condivise; (ii) una fase di **co-progettazione**, attivata a seguito di un avviso pubblico, finalizzata alla costruzione congiunta di azioni e strumenti operativi.

In questo quadro, i target da coinvolgere per la definizione di un **modello di governance integrata** sono:

- **Residenti** - chi vive nel quartiere;
- **Lavoratori** - chi svolge la propria attività nel quartiere;
- **Visitatori** - chi transita o fruisce occasionalmente dello spazio urbano;
- **Stakeholder** - soggetti che già operano o sviluppano iniziative nell’area;
- **Istituzioni** - attori pubblici o privati che arriveranno a operare sul territorio.

5.2.2. IL PERCORSO PARTECIPATO

Il Piano di Sviluppo Strategico del Quartiere Stazione è un processo sistemico e integrato di pianificazione, esecuzione e verifica, articolato temporalmente in tre fasi consecutive.

Il percorso partecipato si fonda sulle politiche in corso, che ne orientano la direzione e stimolano la nascita di progettualità con approccio multiculturale, condiviso e territoriale. Le finalità prioritarie riguardano gli ambiti educativo, socio-sanitario, di welfare culturale e multiculturale, e di sostenibilità ambientale, in stretta sinergia con le politiche pubbliche dei servizi.

Il percorso partecipato è definito in un percorso metodologico strutturato in DUE FASI:

1. **LA PRIMA FASE** è quella di **co-programmazione del Piano**: la condivisione e concertazione dei contenuti del documento di programmazione elaborato nel 2025 derivante dal:

- lavoro del Patto di Stazione IN 2024/2025;
- Patto d’Ambito della Consulta E;
- Ricognizione tecnica delle progettazioni e analisi del contesto allo stato attuale, sulla base delle linee programmatiche di mandato;


Gli esiti e gli apprendimenti emersi dal percorso del Patto di Stazione IN 2024-2025 confermano la necessità di proseguire con un approccio coordinato e integrato, capace di valorizzare la dimensione pubblica e comunitaria del quartiere Stazione e di orientare gli interventi in modo sinergico tra i diversi attori e competenze coinvolte.

Questa fase ha come obiettivo è la validazione congiunta della strategia quale **pre-condizione per l'avvio della co-progettazione** su diversi livelli: a livello istituzionale, a livello cittadino, nelle Consulte E, H e del Centro Storico; e a livello settoriale, in appositi Gruppi di Progetto con i principali stakeholder;

2. LA SECONDA FASE è quella di **co-progettazione del Piano**: le azioni vengono attuate direttamente dall'Amministrazione comunale, come nel caso delle opere pubbliche, degli strumenti di pianificazione e dei regolamenti oppure possono essere realizzate in partenariato pubblico-privato con gli stakeholder, come ad esempio per eventi, attività di gestione e animazione di parchi, spazi e immobili pubblici.

A partire da gennaio 2026, il percorso prevede la co-progettazione di interventi con approccio interculturale, attraverso l'attivazione e la gestione di gruppi di lavoro tematici dedicati ai seguenti asset strategici:

- Cura quotidiana;
- Benessere, sport e valorizzazione del commercio e dei servizi di vicinato;
- Progetti socio-sanitari;
- Progetti socio-educativi e culturali.

FASI	1	2
AZIONI	<p>CO-PROGRAMMAZIONE</p> <p>Condivisione e concertazione del documento di programmazione elaborato nel 2025 derivante in parte dal lavoro del Patto di Stazione IN.</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>L'obiettivo è la validazione congiunta del documento quale pre-condizione per l'avvio della co-progettazione</p>	<p>CO-PROGETTAZIONE</p> <p>Progettazione condivisa, esecuzione e verifica delle azioni in tavoli tematici</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>Sottoscrizione accordi operativi</p>
ATTORI	22 stakeholders firmatari ex Patto Stazione IN Consulta E	Portatori di interesse (imprese, cittadini, associazioni, cooperative...) – previa Manifestazione di Interesse
TEMPI	APRILE – OTTOBRE 2025	NOVEMBRE 2025 – GIUGNO 2026

Le fasi del processo partecipato

5.3 LE RISORSE

Negli ultimi due decenni il quartiere Stazione di Reggio Emilia è stato interessato da ingenti investimenti infrastrutturali nella zona a nord dell'asse ferroviario, promossi direttamente dall'Amministrazione comunale o realizzati in partenariato con il privato, con l'obiettivo di migliorare la qualità urbana e la funzionalità dell'area delle Ex Reggiane. A questi si è aggiunta una pluralità di interventi minori sullo spazio pubblico e sul tessuto edilizio di origine industriale, che hanno contribuito a ridefinire progressivamente l'identità del quartiere.

Oggi, per superare la fase di crisi che ancora lo caratterizza e per consolidarsi come nodo attrattivo, elemento di competitività del sistema territoriale e porta d'ingresso alla città storica, il quartiere necessita di nuovi interventi di rigenerazione urbana, soprattutto nella sua parte sud. A questa esigenza si affianca la necessità di un significativo investimento di risorse per la manutenzione ordinaria, indispensabile per accrescere la qualità della vita quotidiana, e per il potenziamento della dotazione di servizi legati al tempo libero, allo sport, all'educazione, allo spettacolo e alla cultura.

Le risorse economiche dovranno quindi essere orientate non solo al ripristino di opere urbane, ovvero infrastrutture e spazi fisici, ma anche al "software", inteso come gestione, animazione e servizi, privilegiando la spesa corrente rispetto alla sola spesa per investimenti. In questa prospettiva, il **rafforzamento dei partenariati pubblico-privati**, l'attivazione dei finanziamenti regionali previsti dalla **legge regionale 12/2023 per lo sviluppo dell'economia urbana** e l'accesso alle **risorse nazionali per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate (legge 90 del 23 dicembre 2014)** rappresentano alcune delle principali leve su cui costruire il futuro del quartiere.



U.d.P. Stazione e Città Storica

Piazza Prampolini, 1 - 42121 Reggio Emilia



REGGIO
SI PRENDE
CURA DELLA
CITTÀ



REGGIO
SI PRENDE
CURA DELLE
PERSONE