

2.2 - Obiettivi della Variante Generale al PRG.

2.2.1: Inserimento dell'area comunale nel sistema della mobilità regionale.

L'inserimento dell'area del comune in un preciso sistema territoriale richiede, a monte di ogni previsione particolare, l'individuazione all'interno del territorio comunale di quegli elementi che discendono appunto dalla organizzazione più generale.

Questi elementi, all'interno del comune, sono, in un certo senso, quelli presenti da secoli: la mobilità lungo la Val d'Enza (nord-sud), il collegamento pedecollinare (est-ovest), che nei diversi periodi storici hanno avuto la loro configurazione e infrastrutturazione precisa e che, allo stato attuale, devono appunto essere configurati in funzione del ruolo loro attribuibile per il futuro.

La direttrice della Val d'Enza, attualmente costituita dalla strada provinciale n. 12, ormai intasata in più punti dal tessuto residenziale dei centri attraversati, e quindi non più rispondente alle esigenze di mobilità e fluidità di traffico oggi richieste, deve essere ridefinita come tracciato, naturalmente nel rispetto del suo ruolo, che è appunto quello di connettere i centri della Val d'Enza (e quindi in sostanza Vetto, Ciano, S.Polo, Montecchio, S.Ilario, nessuno dei quali, dato il loro peso demografico ed economico nei riguardi del territorio circostante, potrebbe essere "saltato") e di fornire loro la possibilità di raccordarsi col fascio delle direttrici orizzontali: l'autostrada, la ferrovia, la Via Emilia. Questo aggancio con le linee orizzontali sarà ottenuto con un opportuno svincolo con la via Emilia, con un casello autostradale (oggi soltanto previsto dal PRIT), con un'area di interscambio che connette funzionalmente la direttrice verticale con la ferrovia in corrispondenza alla stazione (stazione già esistente a Sant'Ilario d'E.) (Vedi Tav. III).

La stazione di Sant'Ilario d'Enza rappresenterebbe quindi il punto di accesso alla "metropolitana regionale" ferroviaria per un hinterland di popolazione servita dalla direttrice Val d'Enza - Boretto che in un raggio di 10 Km. (in sostanza da Monticelli a Gattatico) è di 42.000 abitanti e in un raggio di 20 Km. (da Ciano

d'Enza a Boretto) è di 81.000 abitanti.

Ne consegue necessariamente che l'area immediatamente circostante la stazione dovrà essere interessata in modo razionale sia da parcheggi per autovetture, dimensionati per il carico di utenti che potrà servirsi della linea ferroviaria (6), sia da una stazione autocorriere sia da strutture direzionali e commerciali (7) che abbiano un corretto riferimento con il funzionamento dell'area.

Il "polo di intescambio" risultante viene ad essere nel contesto comunale la "testa" dell'insediamento urbano di Sant'Ilario d'E. e, nel più ampio contesto territoriale, l'elemento funzionale centrale della conurbazione Sant'Ilario d'E.-Taneto che si estende, praticamente senza soluzione di continuità, per più di 3 Km in senso nord-sud.

Questa conurbazione risulterà delimitata a est dal nuovo tracciato della provinciale Val d'Enza, dalla quale si staccheranno gli opportuni raccordi per Taneto, per la stazione ferroviaria, con la Via Emilia, per la zona più meridionale del centro di Sant'Ilario d'E.

Un altro asse stradale in direzione nord-sud che interessa l'area comunale è la provinciale n. 67 Poviglio-Montecchio, presente nel territorio agricolo con andamento parallelo alla provinciale d'Enza, che a Calerno incrocia la Via Emilia e distribuisce le aree industriali e residenziali di Calerno; tale tracciato a nord e a sud dei confini comunali si reinserisce nella nuova provinciale Val d'Enza (precisamente a Caprara a Nord e a Montecchio a sud), della quale in sostanza costituisce una alternativa locale, di servizio alle zone agricole e alle zone residenziali e produttive di Calerno, e di collegamento di queste ultime con il casello autostradale.

2.2.2: Previsioni produttive/occupazionali e demografiche per il decennio 1984-1994.

Le previsioni produttive/occupazionali sono state disaggrega-

-
- (6) Stime relative alla quantificazione di tali aree sono già state fatte sia negli studi relativi alla mobilità regionale sia nel piano provinciale della viabilità (Amministrazione Provinciale di Reggio Emilia).
 - (7) Il PTCC adottato ha anch'esso previsto nel centro di S. Ilario una stazione autocorriere e un centro commerciale.

te nei diversi settori:

a - Primario

Il territorio agricolo del comune è di circa 18 Km².; il carico di attivi a tempo pieno che si presuppone possa nel prossimo decennio essere occupato in agricoltura si fa discendere dall'obiettivo posto dal piano di zona agricolo di 12 addetti/Km².; tale obiettivo risulta coerente sia con il mantenimento di un'alta produttività, nell'ambito dell'attuale assetto colturale e produttivo, sia con il continuo innalzarsi del livello di meccanizzazione, sia con la presenza diffusa del fenomeno del part-time; tale obiettivo inoltre non si scontra, ma va nella stessa direzione, del decremento continuo degli addetti agricoli; tuttavia va messo in evidenza che l'obiettivo "quantitativo" relativo al numero di addetti a tempo pieno deve essere strettamente correlato all'obiettivo "qualitativo" della presenza di un ricambio generazionale che sostituisca alla manodopera più anziana un numero sufficiente di addetti giovani e professionalmente preparati.

Le ipotesi quantitative del PRG relative al numero di addetti in agricoltura (circa 210-220 contro i 238 attuali) vanno viste in stretta relazione con il progetto più complessivo relativo all'agricoltura del comprensorio previsto dal piano zonale agricolo che pone precisi obiettivi produttivi ed economici ed una serie di incentivi particolari per realizzarli.

b - Secondario

Il secondario è stato un fattore emergente, per non dire il settore portante almeno nei due decenni passati, dell'economia di Sant'Ilario d'E., sia per la quantità dei posti lavoro presenti nell'asta della Via Emilia da Pontè d'Enza al confine comunale con Reggio Emilia (aree industriali di Gattatico e Sant'Ilario d'E.) sia per l'alta percentuale di attivi nell'industria residenti nel comune.

La dinamica che si prospetta per questo settore è ora molto diversa da quella in atto dieci o venti anni fa; il secondario, oltre a risentire sempre più direttamente contraccolpi di inefficienze esterne al settore stesso (principalmente quelle connesse al si-

stema del trasporto delle merci e quelle relative alle forniture energetiche), che penalizzano la produzione, sta vivendo una delicata fase di evoluzione in cui l'innalzamento dei livelli di competitività viene determinato non da fenomeni di espansione, ma da fenomeni di ristrutturazione fondati su un costante innalzamento dei livelli tecnologici, su un costante affinamento delle specializzazioni e delle capacità professionali degli addetti e su un sempre crescente peso di attività terziarie - interne o esterne all'azienda - che ne organizzino e migliorino la produzione.

Questo processo difficilmente comporterà ulteriori incrementi consistenti di posti lavoro, pur portando, in tempi medio-lunghi, ad una costante modifica "qualitativa" degli addetti.

All'interno del territorio comunale l'industria e l'artigianato produttivo presenti hanno espresso al loro interno l'esigenza di una serie di ampliamenti e trasferimenti che comportano necessariamente incrementi di aree produttive, altri incrementi di aree risultano necessari per esigenze specifiche dei trasporti (aree di parcheggio per autotrasportatori e aree di servizio rapportate direttamente alla grande viabilità; aree per l'artigianato al servizio della mobilità privata in aree opportune, rapportate alle zone residenziali); nel complesso tuttavia, a fronte di un consistente incremento di aree, si ritiene che l'incremento di posti lavoro sarà molto contenuto (dai 1860 attuali a circa 1900) e così pure l'incremento di attivi (dai 2360 attuali a 2400-2450 al massimo); si presuppone che gli attivi anche in futuro siano in numero più alto rispetto ai posti lavoro presenti nel comune, in quanto vanno visti in relazione al più ampio bacino occupazionale gravitante sulla via Emilia nei comuni di Gattatico, Sant'Ilario d'E., Reggio Emilia.

All'interno del secondario rientrano anche quelle attività connesse al settore agricolo ma non aziendali (latterie, caseifici, cantine, macelli, ecc.) costituenti una fase importante del ciclo produttivo che ha le sue origini nel territorio agricolo, la presenza delle quali lungo le due direttrici S. Ilario-Montecchio e Calerino-Partitore costituisce un connotato specifico dell'assetto produttivo del Comune.

c - Terziario

L'esigenza della ulteriore evoluzione dell'apparato industriale di cui si è parlato al punto precedente comporterà in prevalenza l'incentivazione di quelle attività (in continua evoluzione) che vanno sotto il generico nome di "terziario", costituenti in pratica una forma di "cervello" della produzione, che ne razionalizza i sistemi produttivi, ne snellisce l'organizzazione, ne incentiva la commercializzazione e la diffusione dei prodotti.

Queste attività, che già hanno avuto un grosso incremento nell'ultimo decennio, sono destinate ad ulteriori incrementi, proprio per garantire il mantenimento della competitività dell'apparato industriale esistente. All'interno delle industrie, o in sistemi paralleli ad esse, si avranno incrementi di posti lavoro per la maggior parte rientranti nel "terziario"; inoltre nel caso del comune l'innescò di un più preciso ruolo urbano, connesso al decollo del polo di interscambio intorno alla stazione ferroviaria, con conseguente induzione di attività direzionali e commerciali connesse ad un ampio bacino di utenti, unito alle accresciute esigenze di carattere sociale, culturale e sanitario, comporterà un sensibile incremento di posti lavoro nel terziario e di attivi residenti.

Si ipotizza che i posti lavoro passino dagli attuali 1428 a circa 1600 e gli attivi degli attuali 1400 a circa 1500-1600.

d - Fascia degli attivi in cerca di occupazione

L'incremento dei posti di lavoro nel terziario dovrebbe ridurre in prospettiva la percentuale delle persone in cerca di occupazione che nell'ultimo periodo è salita a valori molto alti per il comune, probabilmente per il duplice motivo della non rispondenza fra possibilità di lavoro esistenti e specifiche preparazioni professionali e del sensibile ingresso nel mondo del lavoro della componente femminile (che costituisce in prevalenza la fascia dei "non occupati");

Obiettivo programmatico è che nel comune questa fascia di attivi si dimezzi rispetto al dato attuale e ritorni a cifre oscillanti fra le 100 e le 150 unità. . .

Nel complesso quindi le ipotesi - basate sui connotati specifici dell'area produttiva in cui è inserito il comune - e gli obiettivi che l'Amministrazione Comunale si propone per il prossimo decennio sono di circa 3700 posti lavoro e di circa 4200-4400 attivi.

Altro obiettivo è che il tasso di attività si mantenga fra il 46% e il 46,5% (all'81: 46,11%), in quanto corrispondente sia alle caratteristiche di "età" della popolazione sia alle scelte culturali-lavorative espresse (l'incremento del tasso di occupazione rispetto al decennio passato è dovuto non a decremento di opzioni scolastiche, ma all'incremento delle donne nelle attività lavorative).

In base a questi obiettivi - che hanno il loro fondamento nella realtà comunale - il peso demografico corrispondente dovrà essere oscillante fra un minimo di 9050 abitanti e un massimo di 9550, che, confrontato con la quantità di popolazione che risulterebbe fra un decennio per effetto del solo movimento naturale (9430/9450 abitanti (8)), risulta in realtà oscillante intorno all'assetto che la popolazione raggiungerà per evoluzione naturale, senza cioè la necessità di ulteriori incrementi dovuti a movimenti migratori, o con incrementi minimi (come già si è verificato negli ultimi anni) (9).

2.2.3: Fabbisogno residenziale per il decennio 1984-1994.

Nell'ipotesi che nell'arco del decennio la popolazione possa arrivare a massimo compresi fra 9450 (sola evoluzione naturale) e 9550 (conseguente al raggiungimento di un massimo numero di attivi e tasso di attività del 46%) il fabbisogno residenziale va rapportato sia al numero di abitanti sia alle modificate e modificantesi abitudini socio/culturali.

Considerando il massimo numero di abitanti (9550) si valuta che la composizione familiare media subisca un ulteriore decremento fino ad arrivare a 2,5 ab/nucleo familiare (10); in questo caso si avrebbero 3820 famiglie. Dato l'alto numero di famiglie attualmente coabitanti (l'8,52% delle famiglie è in coabitazione) si ritiene che, anche con il modificarsi di abitudini familiari e con

(8) Vedi analisi demografiche.

(9) Le previsioni demografiche relative al Comune di Sant'Ilario fatte dal PTCC stimano per il '90 una popolazione di 9680 abitanti, ma risultano già notevolmente divergenti dalla realtà fin dall'anno 1981: popolazione di Sant'Ilario effettiva: 9.312 abitanti, popolazione prevista dal PTCC: 9.503.

(10) La composizione familiare media del Comune è stata di: 4,1 ab/famiglia nel '51; 3,48 ab/famiglia nel '61; 3,35 ab/famiglia nel '71; 2,89 ab/famiglia nell'81.

17

l'incremento di strutture residenziali o protette per nuclei minimi, le coabitazioni non scendano al di sotto del 5% delle famiglie.

Il numero di alloggi necessario sarebbe quindi di 3630 (3820 nuclei familiari meno 190 coabitazioni); a questo va aggiunta una quota aggiuntiva di alloggi necessaria per garantire la mobilità della popolazione e per rendere possibile le operazioni di rinnovo del patrimonio edilizio esistente, che presenta alcune sacche di degrado; nell'ipotesi che questa quota aggiuntiva corrisponda al 5,6% del patrimonio edilizio occupato (la percentuale è quella riscontrata nel comune all'1983), si avranno altri 200 alloggi da aggiungere ai 3630 necessari, per un totale complessivo di 3830 alloggi.

Il patrimonio edilizio attualmente presente nel comune (11) è di 3280 alloggi (3050) usati per uso residenziale (12), 189 alloggi non occupati, in prevalenza nei centri di S. Ilario e Calerno, 41 ancora in costruzione); il fabbisogno di nuovi alloggi per il decennio '84-'94 è quindi di 550 alloggi (13); tenendo conto che il PEEP del Comune deve ancora essere completato e che fornirà nel corso del decennio 198 alloggi, il PRG dovrà prevedere attraverso nuove aree altri 352 alloggi; in questo modo sarà soddisfatto il fabbisogno abitativo di una popolazione che al 1994 sarà di 9550 abitanti (numero che tuttavia rappresenta un massimo in relazione alle dinamiche occupazionali e demografiche precedentemente valutate).

2.2.4: Organizzazione dello sviluppo urbano nel territorio.

La confluenza di più elementi che condizionano la definizione del futuro assetto territoriale del comune - il sistema della mobilità sovracomunale, le ipotesi occupazionali e demografiche per il decennio, il fabbisogno residenziale, l'assetto attuale della urbanizzazione così come si è venuta configurando in conseguenza delle indicazioni del PRG vigente - ha permesso di tracciare in modo non arbitrario le caratteristiche della organizzazione urbana del comune.

(11) Vedi "Analisi del patrimonio edilizio esistente".

(12) Non vengono conteggiati 22 alloggi usati per usi non residenziali.

(13) Secondo i calcoli del PTCC il massimo del fabbisogno di nuovi alloggi per il Comune di S. Ilario per il 1990 è di 493 alloggi.

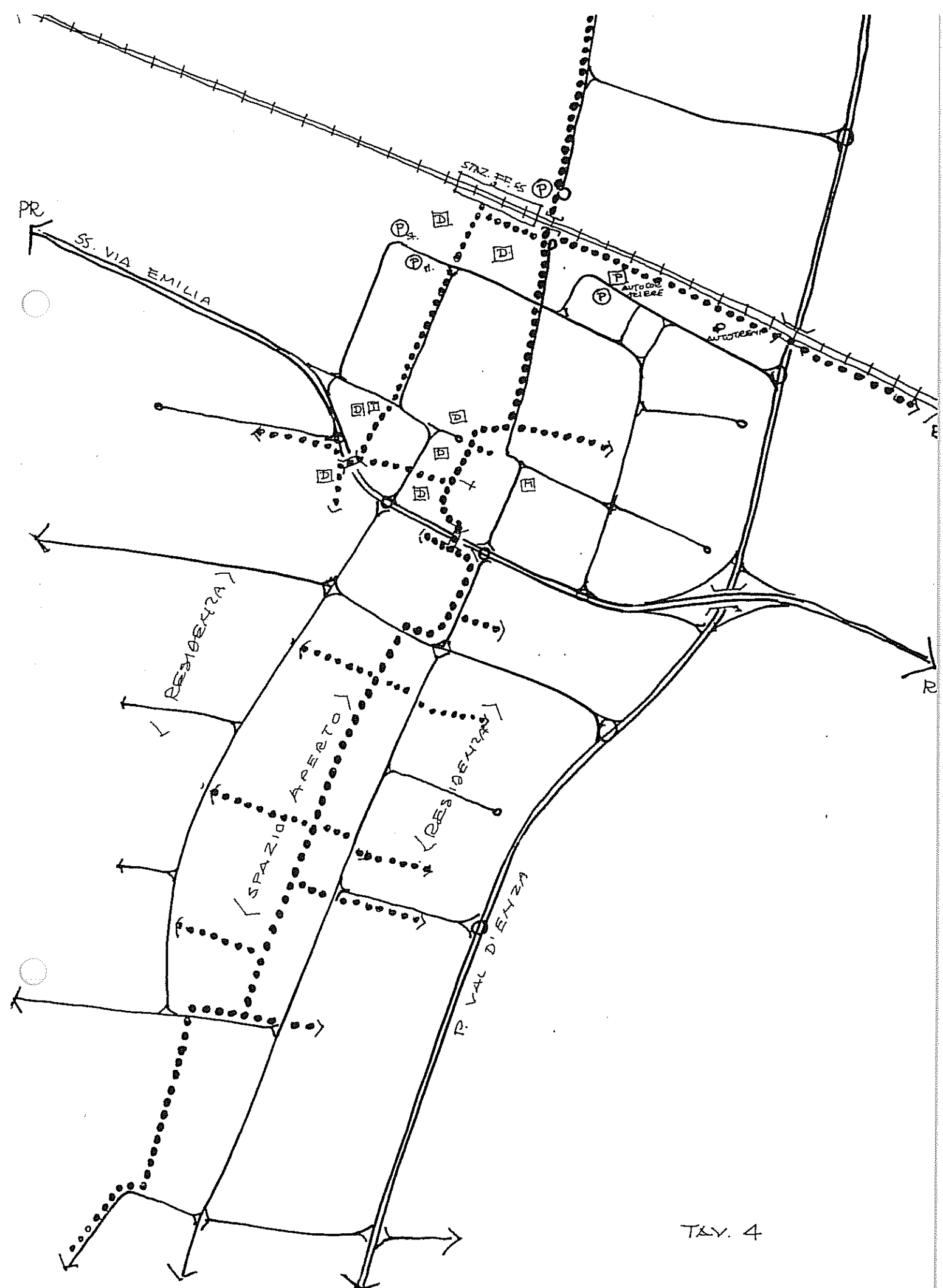
I due centri maggiori, Sant'Ilario d'E. e Calerno, sono appoggiati entrambi ad arterie viarie che attraversano in direzione nord-sud tutto il territorio comunale e incrociano la Via Emilia e la ferrovia.

Il centro maggiore, Sant'Ilario d'E., ha uno sviluppo lineare, organizzato su due strade principali (le Vie Podgora e Val d'Enza) che nella organizzazione del piano rappresentano le due arterie "urbane" dell'insediamento; questo sistema urbano si aggancia attraverso precisi raccordi alla viabilità territoriale costituita: dalla nuova provinciale Val d'Enza, che scorre immediatamente a est dell'abitato, e dalla Via Emilia, alla quale viene riconosciuto il ruolo prevalente di arteria di attraversamento. Dalla nuova provinciale Val d'Enza vengono derivate alcune penetrazioni, una delle quali arriva direttamente alla stazione e alla zona di interscambio previsto intorno ad essa (vedi Tav..4).

L'organismo urbano per tutta la sua lunghezza viene attraversato da un elemento di collegamento continuo - costituito da un sistema di pedonale e ciclabile affiancate - che, provenendo da Taneto, congiunge l'area della stazione e funzioni connesse (stazione corriere, parcheggi, centro commerciale/direzionale), l'area del centro storico (complesso delle piazze, chiesa di S.Eulalia, collegamenti col Municipio e con la zona del teatro) e, superata la Via Emilia con due sovrappassi, raggiunge da una parte l'area direzionale e dall'altra l'area sportiva e il parco urbano.

Quest'ultimo è l'elemento direttore dello sviluppo residenziale, vasta area centrale compresa fra le due strade urbane principali, ai bordi della quale sono poste in buona parte le attrezzature di interesse comunitario, intesa soprattutto come polmone verde (verde pubblico, ma anche verde agricolo, vissuto all'interno dell'abitato come richiamo alla matrice storica/culturale dell'area) e "vuoto" collettivo che dovrà in prospettiva rivestire, con altre forme, il ruolo dei "vuoti" delle piazze del centro storico.

Il percorso pedonale e ciclabile che lo percorre, raccogliendo le provenienze delle aree residenziali ai lati, prosegue quindi nell'area agricola fino a concludersi nell'Enza; tutta l'area agri-



cola attraversata, naturale prolungamento del parco urbano, caratterizzata da andamenti già pedecollinari, potrà in prospettiva accogliere o strutture ricettive di modesta entità o attrezzature per il tempo libero che concluderanno nell'area fluviale l'ideale continuità di spazi aperti che attraversa - e dà forma - all'organismo urbano di Sant'Ilario d'E.

Anche il centro di Calerno deve ritrovare attraverso un sovrappasso sulla Via Emilia la continuità tra le aree residenziali a sud e le aree verdi e industriali a nord.

In entrambi i casi l'obiettivo di un organico funzionamento urbano passa attraverso prevalenti operazioni di ristrutturazione, che incidono su vari livelli: sulla distribuzione delle funzioni (inserimento di attività direzionali e commerciali intorno al polo ferroviario, inserimento di consistente peso residenziale nelle adiacenze del municipio, incremento di funzioni produttive a nord del capoluogo, ridistribuzione delle funzioni residenziali nell'area di Calerno più a diretto contatto con la Via Emilia), sulla organizzazione degli spazi comunitari (sistema dei percorsi pedonali e ciclabili che "scavalcano" la Via Emilia ricostituendo una continuità effettiva fra centro storico e aree a sud della Via Emilia; ristrutturazione dell'area antistante la chiesa di Calerno, tesa a costituire una piazza come punto di arrivo dei principali percorsi dell'abitato), sulla viabilità territoriale (la Via Emilia viene ridefinita attraverso caratteristiche di sezione e una regolamentazione degli accessi e degli svincoli funzionali al suo ruolo primario; nei tratti che attraversano i due abitati dovrà essere possibile ricostituire una sua immagine, attraverso interventi complessivi di arredo stradale che non ne diano immagini frammentate, ma un carattere unitario).

Gli interventi di vera e propria espansione (residenziale, in parte già previsti dal PEEP, e industriale) sono nel complesso quantitativamente meno rilevanti e qualitativamente meno influenti sull'assetto definitivo delle ristrutturazioni, attraverso le quali principalmente passa l'attuazione delle parti più innovative del piano.