



COMUNE DI  
SANT'ILARIO  
D'ENZA

## STRATEGIA PER LA RIGENERAZIONE URBANA

La valorizzazione intermodale della stazione ferroviaria di Sant'Ilario d'Enza nel rapporto con la città e il territorio

### INDICE

#### 0. Sintesi della proposta strategica

#### 1. Analisi urbana e quadro diagnostico

- 1.1 Sant'Ilario d'Enza nel sistema insediativo e infrastrutturale tra Parma e Reggio Emilia
- 1.2 Sant'Ilario d'Enza crocevia dei trasporti pubblici di Tep e Seta
- 1.3 Sant'Ilario d'Enza lungo la linea ferroviaria adriatica
- 1.4 Carichi di linea del sistema ferroviario
- 1.5 Ambito territoriale di Sant'Ilario d'Enza
- 1.6 Inquadramento dell'area oggetto di rigenerazione
- 1.7 Area ferroviaria e contesto urbano
- 1.8 Criticità e relazioni urbane

#### 2. Piano di azione

- 2.1 Obiettivi
- 2.2 Indicatori e monitoraggio
- 2.3 Impatti attesi

#### 3. Interventi ed azioni

- 3.1 Interventi e azioni proposte
- 3.2 Scenari futuri attivabili
- 3.3 Planimetria dello stato di fatto
- 3.4 Planimetria di progetto
- 3.5 Stima dei costi

#### 4. Fattibilità e governance

- 4.1 Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale
- 4.2 Beni di proprietà dell'Amministrazione e assetto proprietario del contesto
- 4.3 Gerarchie degli interventi



## O. SINTESI DELLA PROPOSTA STRATEGICA

È iniziata da poco una **ricerca in convenzione con l'Università degli Studi di Parma** dal titolo *Piccole stazioni. Linee guida di intervento per il potenziamento dello scambio intermodale delle piccole e medie città dell'Emilia occidentale, volta a studiare i seguenti indirizzi:*

- 1.** Valorizzazione delle piccole stazioni del Servizio Ferroviario Regionale come centri riqualificati di interscambio modale, al fine di promuovere l'uso della modalità ferroviaria integrata con altre e in particolare coi servizi pubblici di autobus urbani ed extraurbani e i percorsi ciclopedonali;
- 2.** Miglioramento dell'accessibilità all'area delle stazioni ferroviarie minori sia in termini di mitigazione delle barriere architettoniche, di integrazione e visibilità delle fermate dei bus da collocare nei pressi, manovrabilità dei mezzi pubblici, pista ciclabile, deposito di biciclette o bike sharing, posto auto pubbliche, etc;
- 3.** Miglioramento della sicurezza attraverso il disegno urbano dell'area al fine di favorire l'utilizzo del TPL ferrogomma nei diversi orari di esercizio, verificando il corretto funzionamento dei sistemi di illuminazione;
- 4.** Potenziamento dei dispositivi di infomobilità rivolti ai cittadini per l'insieme dei servizi offerti dall'area (orari treno, bus, taxi eventuale, chiamata emergenza...) anche all'esterno dell'area ferroviaria propriamente intesa e all'interno ove opportuno per rendere più immediata l'informazione all'utenza;
- 5.** Prefigurazioni di scenari di valorizzazione degli spazi pubblici e di integrazione con il contesto urbano e con il paesaggio;
- 6.** Integrazione degli interventi interni all'area ferroviaria del tipo di quelli suesposti con quelli esterni, al fine di evitare sovrapposizioni e disfunzionalità ovvero favorendo il coordinamento e l'ottimizzazione tra progetti e lavori.

Al termine, lo studio produrrà una prefigurazione dimostrativa degli scenari di intervento e gli indirizzi che daranno la possibilità alla Pubblica Amministrazione di proporre e sviluppare interventi strategici coordinati.

L'Amministrazione Pubblica ha recepito questi indirizzi e le prefigurazioni iniziali per impiegarle in questo progetto di rigenerazione urbana.

Il progetto riguarda la valorizzazione intermodale della stazione ferroviaria di Sant'Ilario d'Enza.

L'intervento prevede la costruzione di un parcheggio intermodale con accesso dalla via Emilia bis, direttamente collegato all'area ferroviaria e dedicato ai flussi di traffico territoriali. Inoltre nell'area della stazione, a sud della linea ferroviaria, il progetto prevede di inserire un parcheggio dedicato ai flussi di traffico cittadino e la costruzione di una pensilina per le autolinee.

A Sant'Ilario d'Enza il sistema intermodale ha una valenza particolare a servizio di un territorio ampio che segue la dorsale della Val d'Enza dall'Appennino fino a Brescello e Guastalla tra le province di Parma e Reggio Emilia.

Proprio la sua posizione, intermedia tra i due capoluoghi di provincia, abbinata alla facilità di accesso attrae molti abitanti delle zone limitrofe.

All'interno di questo scenario, l'intervento per la costruzione di parcheggi di scambio intermodale e l'efficientamento con il trasporto pubblico locale può raggiungere un risultato che risponderà alle esigenze della popolazione di Parma e Reggio Emilia su alcuni livelli:

### **1. ACCESSIBILITÀ VIABILISTICA**

Con il nuovo parcheggio di scambio intermodale tra la linea ferroviaria e la via Emilia bis si intende favorire l'accessibilità dei flussi territoriali all'area della stazione senza che debbano passare per il centro urbano, mentre il parcheggio a sud contribuirà invece a soddisfare la richiesta di parcheggi per chi proviene dalla città.

La sistemazione della zona di sosta e fermata degli autobus, integrata con una mobilità ciclabile (studio di fattibilità della ciclabile Sant'Ilario-Taneto approvato in data 30/08/18) rappresenta un ulteriore incentivo alla mobilità sostenibile.

### **2. DISTINZIONE TRA TRAFFICO TERRITORIALE E CITTADINO**

Questo punto è strettamente legato al primo, infatti riservando l'intero parcheggio intermodale esterno all'area ferroviaria per i flussi di traffico territoriali, l'attuale parcheggio a lato dell'edificio passeggeri può essere destinato agli utenti provenienti dalla città con notevoli benefici in termini di riduzione del traffico urbano;

### **3. RIORDINO URBANO DI UN'AREA COMPROMESSA DALLE INFRASTRUTTURE**

L'area tra la linea ferroviaria e la via Emilia bis ad oggi risulta essere un frammento di superficie isolato dal resto del contesto. Il progetto di rigenerazione urbana si pone come il primo tassello di un processo di rigenerazione urbana volta potenziare il sistema di scambio intermodale della stazione e a migliorare la sicurezza dell'area;

### **4. COERENZA CON GLI STRUMENTI URBANISTICI**

Il progetto di rigenerazione urbana è coerente con l'attuale Piano Strutturale Comunale.

Infatti le aree nelle quali si prevede di inserire il parcheggio intermodale erano già state previste come possibili aree da adibire a parcheggi urbani.

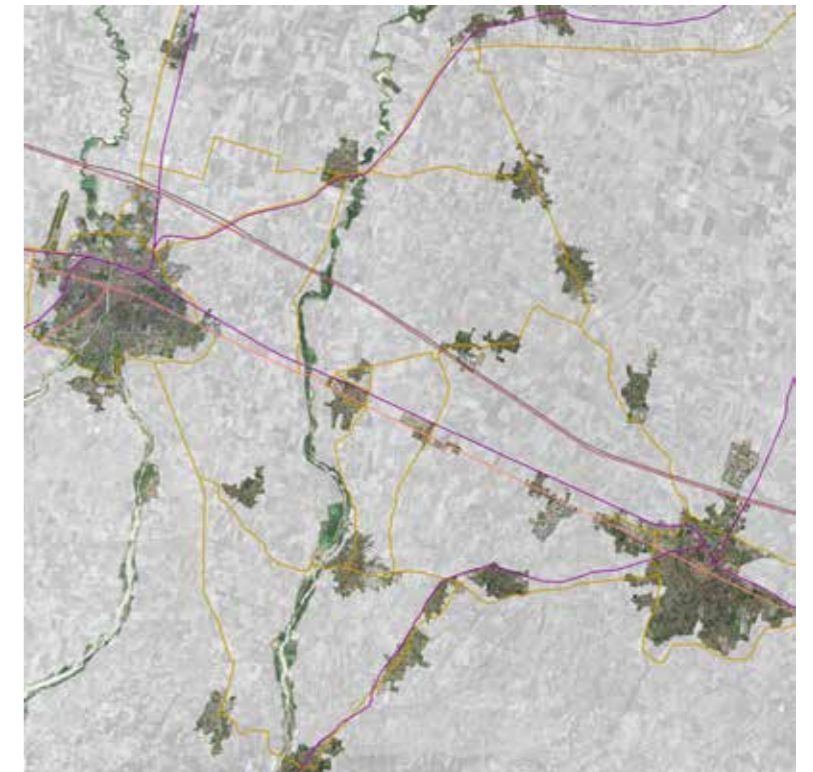
L'area a nord della ferrovia destinata a parcheggio risulta essere di proprietà comunale, mentre quella a sud di RFI.

### **5. INNESCO DI UN PROCESSO DI RIGENERAZIONE URBANA CHE POTRÀ SODDISFARE GLI INDIRIZZI IN CORSO DI ELABORAZIONE**

La realizzazione del parcheggio di scambio intermodale previsto dal progetto di rigenerazione urbana apre prospettive a nuovi scenari per la riqualificazione dell'intera area ferroviaria di Sant'Ilario d'Enza;

### **6. QUALITÀ ARCHITETTONICA DELLA PROPOSTA ED INSERIMENTO NEL PAESAGGIO PER UNA RIGENERAZIONE AMBIENTALE**

Oltre a prevedere un parcheggio inserito nel paesaggio tramite alcuni elementi di mitigazione ambientale come argini, parterre verdi e una piantumazione regolare sullo schema della piantata di pioppi, tramite quest'intervento ci si pone l'obiettivo di raggiungere benefici per quanto riguarda l'incentivazione dell'utilizzo dei mezzi pubblici con un calo dell'uso dell'automobile a beneficio dell'ambiente.



Elaborato preliminare della Ricerca universitaria in convenzione con il Comune, dal titolo *Piccole Stazioni. Linee guida di intervento per il potenziamento dello scambio intermodale delle piccole e medie città dell'Emilia occidentale*

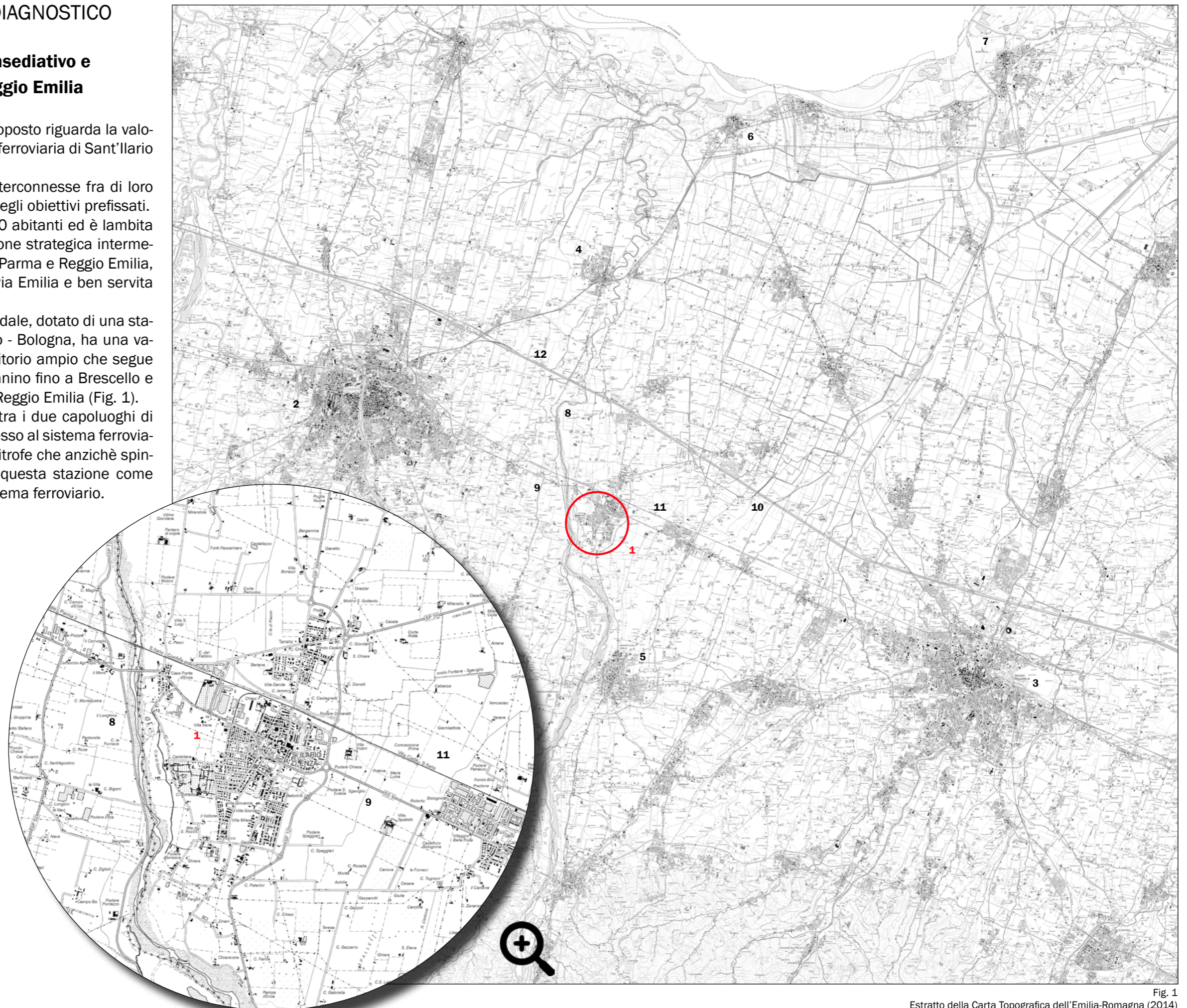
# 1. ANALISI URBANA E QUADRO DIAGNOSTICO

## 1.1 Sant'Ilario d'Enza nel sistema insediativo e infrastrutturale tra Parma e Reggio Emilia

Il progetto di rigenerazione urbana proposto riguarda la valorizzazione intermodale della stazione ferroviaria di Sant'Ilario d'Enza.

L'intervento si articola su più aree interconnesse fra di loro e tali da costituire il raggiungimento degli obiettivi prefissati. La città, che conta poco più di 11.000 abitanti ed è lambita dal fiume Enza, si trova in una posizione strategica intermedia, lungo il confine delle provincie di Parma e Reggio Emilia, posizionata lungo l'asse viario della via Emilia e ben servita dai trasposti pubblici locali.

A Sant'Ilario d'Enza il sistema intermodale, dotato di una stazione ferroviaria lungo la linea Milano - Bologna, ha una valenza particolare a servizio di un territorio ampio che segue la dorsale della Val d'Enza dall'Appennino fino a Brescello e Guastalla tra le provincie di Parma e Reggio Emilia (Fig. 1). Proprio la sua posizione, intermedia tra i due capoluoghi di provincia, abbinata alla facilità di accesso al sistema ferroviario attrae molti abitanti delle zone limitrofe che anziché spingersi nelle grandi città preferiscono questa stazione come portualità dalla quale accedere al sistema ferroviario.



### TERRITORIO

#### INSEDIAMENTI

- 1 Sant'Ilario
- 2 Parma
- 3 Reggio Emilia
- 4 Sorbolo
- 5 Montecchio Emilia
- 6 Brescello
- 7 Guastalla

#### GEOGRAFIA

- 8 Fiume Enza

#### INFRASTRUTTURE

- 9 Via Emilia
- 10 Autostrada A1 MI - BO
- 11 Linea ferroviaria Adriatica
- 12 Alta Velocità

Fig. 1

## 1.2 Sant'Ilario d'Enza crocevia dei trasporti pubblici locali di Tep e Seta

Per capire l'importanza che riveste, per l'intero territorio della Val d'Enza, la stazione di Sant'Ilario occorre inquadrare la situazione delle relazioni extracomunali dei servizi di trasporto pubblico locale.

Infatti Sant'Ilario d'Enza, come detto, si trova sul confine che separa le Province di Parma e Reggio Emilia e di conseguenza ai margini delle aree di competenza delle due aziende di trasporti che coprono questi territori: Tep S.p.A. per la Provincia di Parma e Seta S.p.A. per quanto riguarda la Provincia di Reggio Emilia e Modena.

Come si nota dalla Tavola 9 del Quadro Conoscitivo del PRIT 2025 della Regione Emilia Romagna (Fig. 2) Sant'Ilario si trova in una posizione nevralgica di collegamento tra i due servizi di mobilità pubblica locale e perciò riveste un delicato ruolo di collegamento tra i due diversi ambiti provinciali.

Queste dinamiche giocano un ruolo chiave nella centralità pubblica che assume l'area ferroviaria di Sant'Ilario rispetto al territorio limitrofo, ma non solo, anche rispetto alle aree metropolitane di Parma e Reggio Emilia agendo da vero e propria area di scambio intermodale per molti utenti del trasporto pubblico regionale.

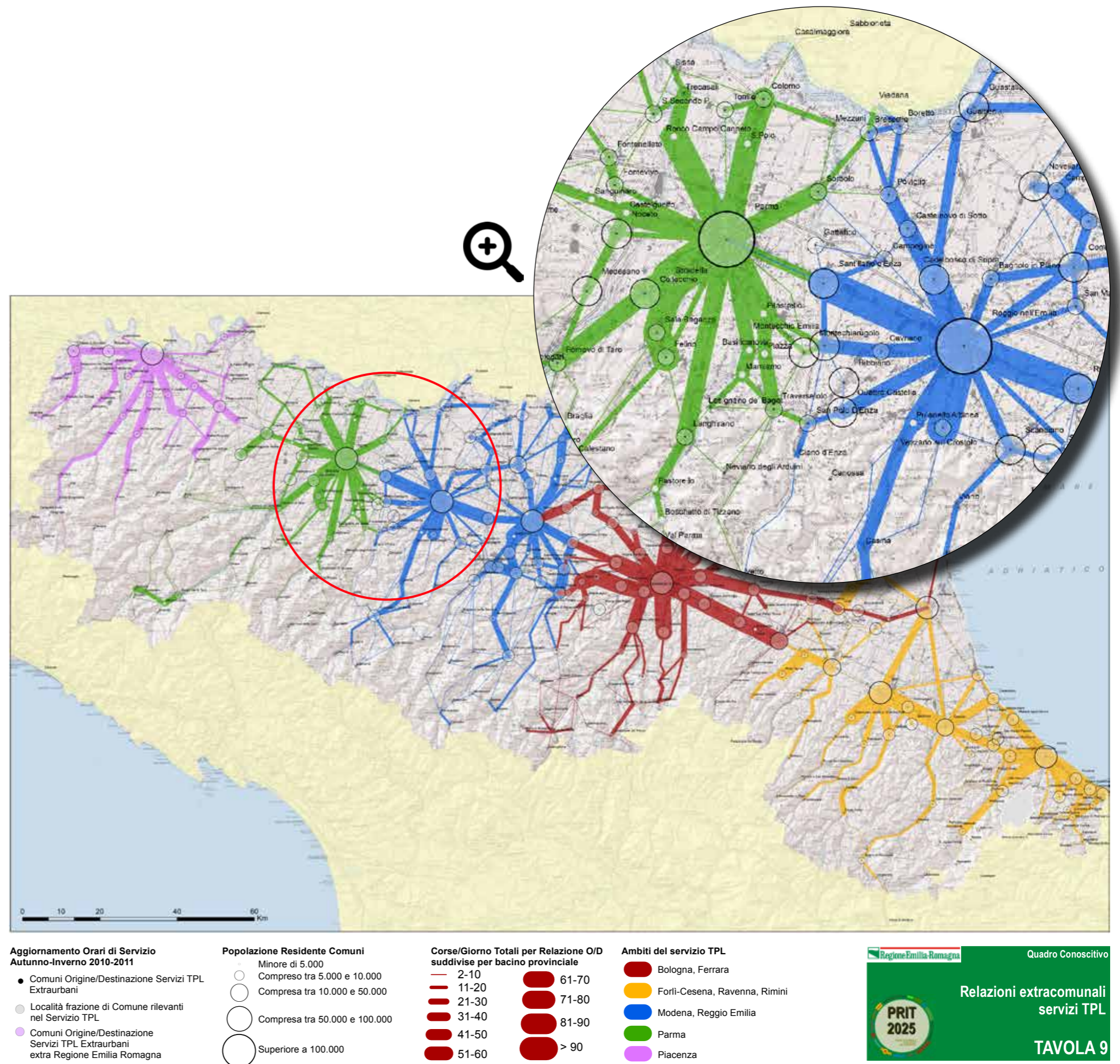


Fig. 2  
PRIT 2025 Regione Emilia - Romagna, Quadro Conoscitivo, Tavola 9, Relazioni extracomunali servizi TPL

### 1.3 Sant'Ilario d'Enza lungo la linea ferroviaria Adriatica

Uno dei motivi principali per cui si è pensato a questo progetto di rigenerazione urbana che prevede una nuova pensilina per le autolinee e sistema di parcheggi articolato dedicato a flussi territoriali e cittadini è l'importanza che riveste la stazione di Sant'Ilario all'interno del sistema ferroviario regionale e che per questo motivo richiama un notevole traffico di vetture e utenti.

È importante quindi un'analisi dei dati di monitoraggio del traffico passeggeri su ferro dal quale emerge che la stazione di Sant'Ilario d'Enza che è posizionata lungo la dorsale adriatica della linea ferroviaria Milano - Bologna (Fig. 3) conta un flusso giornaliero di 37 treni che fanno tappa nella città.

L'area ferroviaria è meta di molti abitanti provenienti dal territorio limitrofo che necessitano di accedere al servizio di trasporto su ferro e preferiscono la stazione di Sant'Ilario a stazioni di maggior dimensioni e con carichi di linea maggiori per la maggior facilità di accesso e di parcheggio che offre.

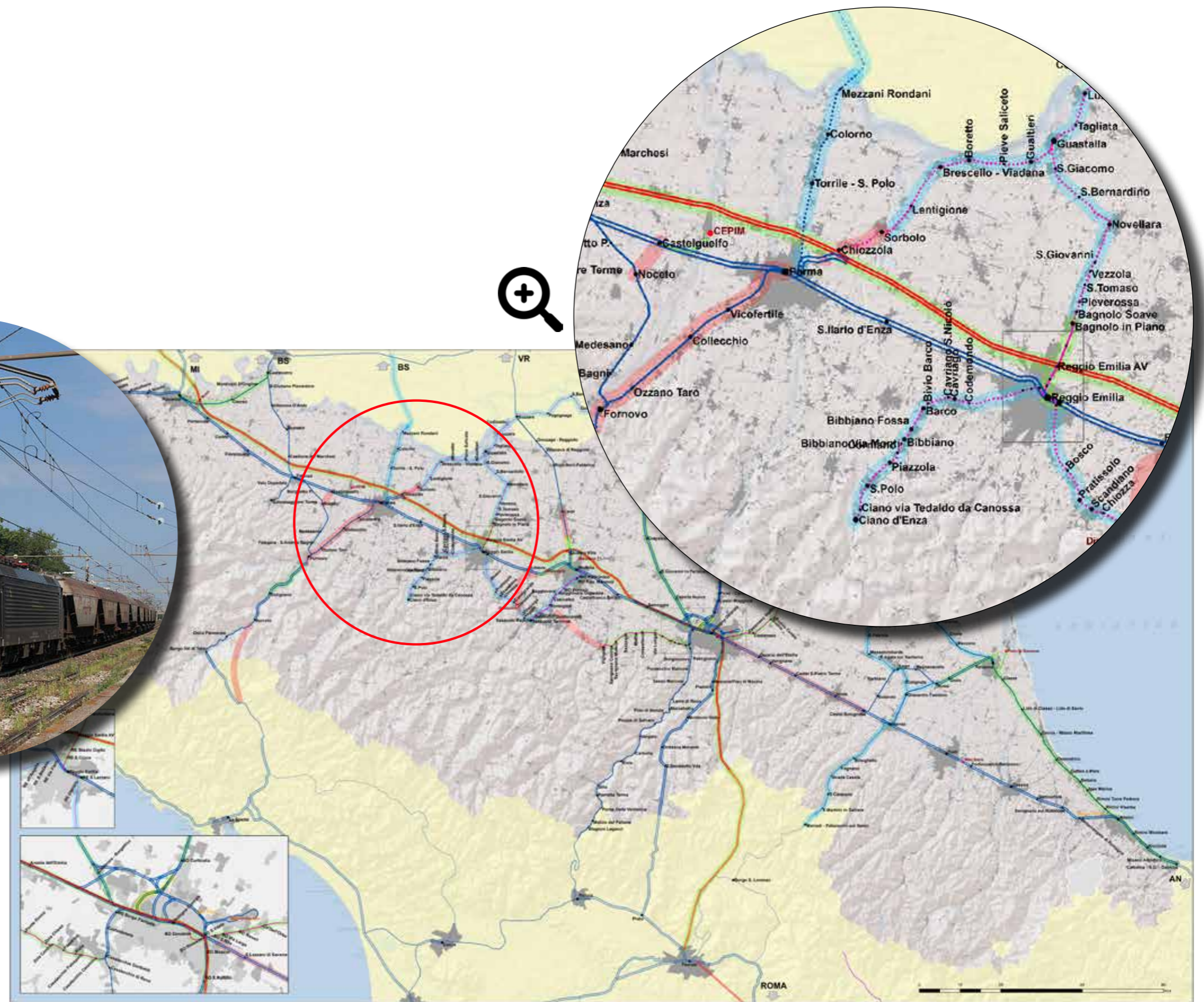


Fig. 3 PRIT 2025 Regione Emilia - Romagna, Quadro Conoscitivo, Tavola 2, Stato di fatto rete ferroviaria e previsioni PRIT98

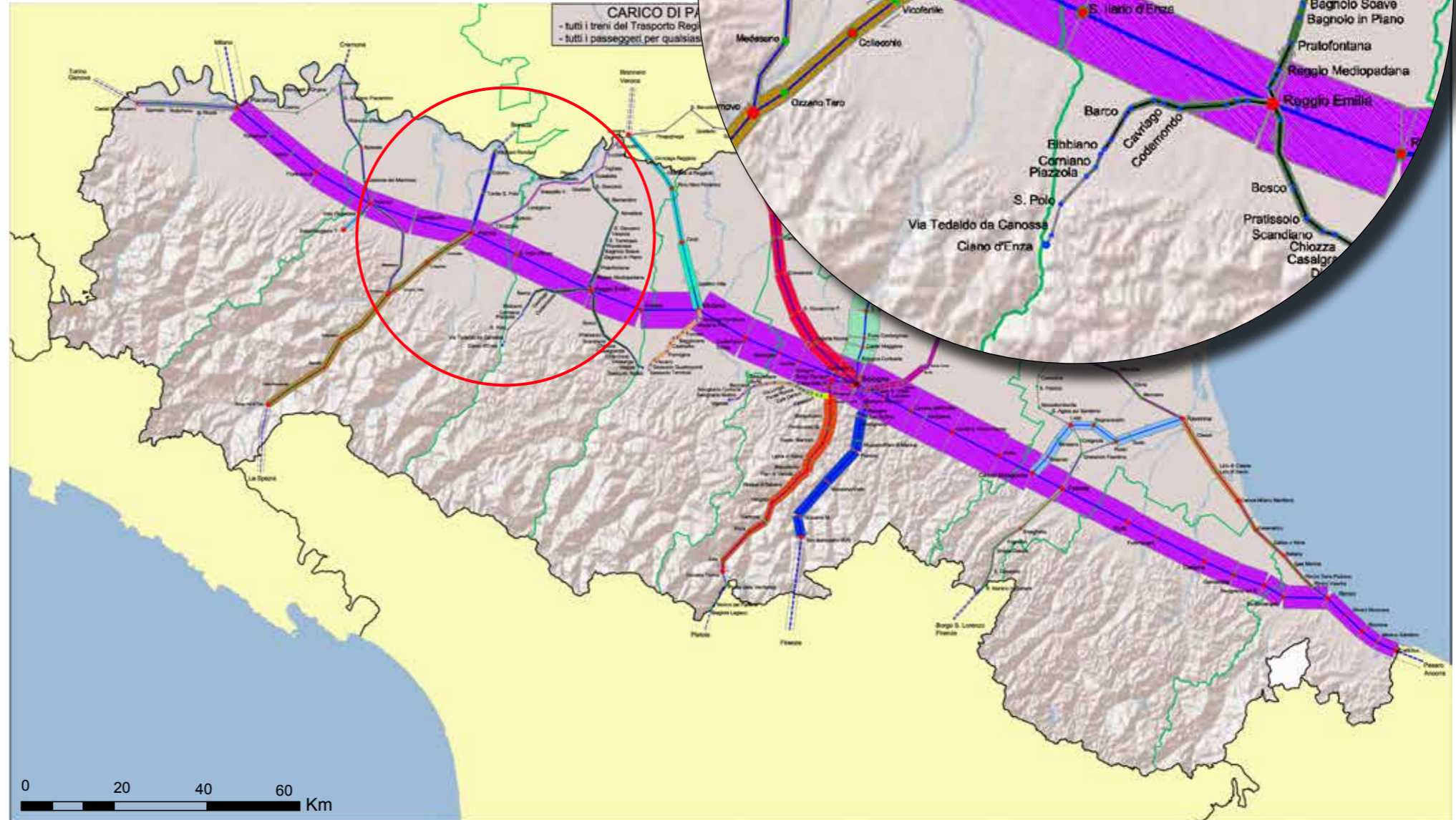
## 1.4 Carichi di linea del sistema ferroviario

Come si deduce dalle tavole 10a e 10 b del Quadro Conoscitivo del PRIT 2025 della Regione Emilia - Romagna 37 di questi treni fermano nella città di Sant'Ilario per una media totale di 301 passeggeri saliti sulle carrozze e di 287 discesi (Fig. 4).

Numeri importanti considerando il fatto che la città conta poco più di 11.000 abitanti, ma che funziona come polo intermodale per il bacino di utenza della Val d'Enza dovuto alla sua posizione strategica.

### Sant'Ilario d'Enza

Passeggeri saliti: **301**  
 Passeggeri discesi: **287**  
 Numero Treni GG: **37**



● Stazione di Bologna Centrale				
STAZIONE	LINEA	SALITI	DISCESI	N.TRENI
Bologna C.le	BO - Venezia	6516	8156	72
Bologna C.le	BO - Verona	4104	3681	66
Bologna C.le	BO - Pistoia	4186	4013	58
Bologna C.le	TUTTE	33632	34025	418

● Stazioni con oltre 1000 pax/g				
STAZIONE	LINEA	SALITI	DISCESI	N.TRENI
S.G. Persiceto	BO-Verona	1049	1072	66
Riccione	BO-Ancona	973	871	45
Salsomaggiore T.	Fid.-Salsom.	937	898	48
Florenzuola	BO-Milano	833	920	61
Castel S. Pietro	BO-Ancona	856	837	82
Cattolica	BO-Ancona	881	792	44
Casalecchio G.	BO-Pistoia	826	813	57
Crevalcore	BO-Verona	750	847	66
Cervia M.M.	FE-RA-Rimini	780	773	29
Casalecchio R.	BO-Pistoia	747	777	57
Sasso Marconi	BO-Pistoia	771	721	58
Borgo Panigale	BO-Pistoia	726	688	58
Savignano S. R.	BO-Antona	589	701	37
Poggio Rusco	BO-Verona	574	679	66
Fornovo	multiple	609	571	62
Suzzara	MO-Verona	582	580	32
Borgo Val di T.	Parma-LS	500	601	43
Marzabotto	BO-Pistoia	520	564	58
S.Benedetto SCP	BO-Firenze	495	550	51
S. Felice S.P.	BO-Verona	485	529	66

● Stazioni comprese tra 500 e 1000 pax/g				
STAZIONE	LINEA	SALITI	DISCESI	N.TRENI
S. Ilario d'E.	BO-Milano	301	287	37
Galliera	BO-Venezia	275	303	34
S. Ruffillo	BO-Firenze	280	295	50
Cesenatico	FE-RA-Rimini	263	290	29
Argenta	FE-RA-Rimini	289	256	28
Borgonuovo	BO-Pistoia	238	306	57
Ozzano Emilia	BO-Ancona	277	266	49
Casteldebole	BO-Pistoia	240	285	56
Portomaggiore	FE-RA-Rimini	240	284	28
Collecchio	Parma-LS	261	261	48
Lama di Reno	BO-Pistoia	257	262	58

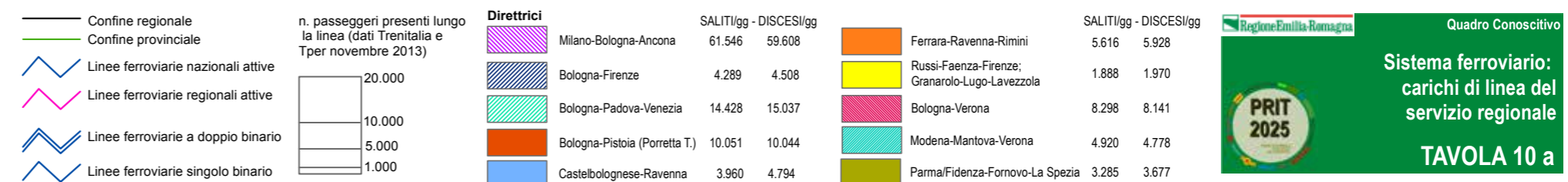


Fig. 4 PRIT 2025 Regione Emilia - Romagna, Quadro Conoscitivo, Tavola 10b, Sistema ferroviario: carichi di linea del servizio regionale, Tabelle

PRIT 2025 Regione Emilia - Romagna, Quadro Conoscitivo, Tavola 10a, Sistema ferroviario: carichi di linea del servizio regionale

## 1.5 Ambito territoriale di Sant'Ilario d'Enza

Come accennato nei paragrafi precedenti Sant'Ilario si trova nei pressi del confine provinciale che divide gli ambiti territoriali di Parma e Reggio Emilia, lungo le rive del fiume Enza. Essendo una città di fondazione romana il nucleo storico si è sviluppato lungo il percorso della via Emilia (Fig. 6) secondo le logiche del castrum ancora oggi individuabili.

Durante gli anni '50 e '60 del Novecento la città ha conosciuto una notevole espansione urbana, soprattutto verso sud e questo ha richiesto un primo intervento infrastrutturale riconoscibile in una strada urbana esterna che escludesse dal traffico pesante il centro storico.

Il motivo per cui la città si è maggiormente sviluppata verso sud è dovuto al fatto che a nord, relativamente vicino al centro, passa la linea ferroviaria adriatica e questo ha fatto sì che quest'ultima agisse da forte limite allo sviluppo urbano in quella direzione.

Recentemente è stata inaugurata un'ulteriore infrastruttura: la via Emilia bis, che intercetta la via Emilia storica prima del nucleo abitato per poi passare a nord del centro abitato e della linea ferroviaria.

L'area della stazione si attesta a sud della linea ferroviaria e tra quest'ultima e la via Emilia bis si trova uno spazio di proprietà della Pubblica Amministrazione lungo circa 180 metri e largo poco più di 30 entro il quale il progetto di rigenerazione urbana prevede di insediare il parcheggio di scambio intermodale ferro-gomma.

Inoltre, a lato dell'edificio passeggeri verrà costruito un secondo parcheggio, di minori dimensioni, dedicato al traffico cittadino.



### LA CITTÀ

#### RETE DEI COLLEGAMENTI

- 1 Linea ferroviaria adriatica
- 2 Via Emilia
- 3 Via Emilia bis
- 4 Circonvallazione della città
- 5 S.P. per Gattatico/Campegine
- 6 S.P. della Val d'Enza
- 7 Strada urbana di collegamento tra l'area della stazione e la via Emilia
- 8 Collegamento ciclabile Sant'Ilario - Taneto

#### POLARITÀ URBANE

- 9 Centro storico
- 10 Area intermedia tra la ferrovia e la via Emilia bis
- 11 Stazione oggetto di intervento

#### GEOGRAFIA

- 12 Fiume Enza

Fig. 6  
Rielaborazione grafica di ortofoto Google Earth dell'area urbana di Sant'Ilario d'Enza

## 1.6 Inquadramento dell'area oggetto di rigenerazione

L'area ferroviaria di Sant'Ilario d'Enza (in rosso Fig. 7) è situata a nord della città, sotto la linea ferroviaria adriatica e si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri.

Oltre la massicciata e parallelamente ad essa passa il tracciato della via Emilia bis, realizzato in tempi recenti a servizio dei flussi territoriali della zona.

L'area della stazione, che risulta compromessa dalle infrastrutture, presenta una superficie di proprietà comunale tra la linea ferroviaria e la via Emilia bis (in verde Fig. 7) che potrà diventare un parcheggio di scambio intermodale ferro-gomma per il traffico territoriale.




In questo modo l'intorno della stazione potrà essere liberato dai numerosi stalli, lasciandone sempre una minima dotazione per i flussi cittadini, e potrà in futuro essere oggetto di riqualificazione urbana all'interno di uno scenario di riqualificazione molto più ampio.

Questo parcheggio sarà accessibile direttamente dalla via Emilia bis e verrà connesso pedonalmente all'edificio passeggeri della stazione attraverso il prolungamento dell'attuale sottopasso ferroviario in un secondo momento.

Inizialmente l'accessibilità pedonale della stazione, per chi proviene dal nuovo parcheggio intermodale, sarà garantita dal percorso ciclopedonale esistente a est dell'area ferroviaria.

All'interno dell'intervento verrà costruito anche un parcheggio della stazione da destinare al traffico cittadino.

Una nuova pensilina per le autolinee sorgerà nei pressi dell'edificio passeggeri e sarà un ulteriore passo in ottica potenziamento dello scambio intermodale a Sant'Ilario.

-  Area ferroviaria
-  Aree di proprietà comunale da destinare a parcheggio di scambio intermodale
-  Aree di proprietà RFI da destinare a parcheggio della stazione e nuova pensilina autobus

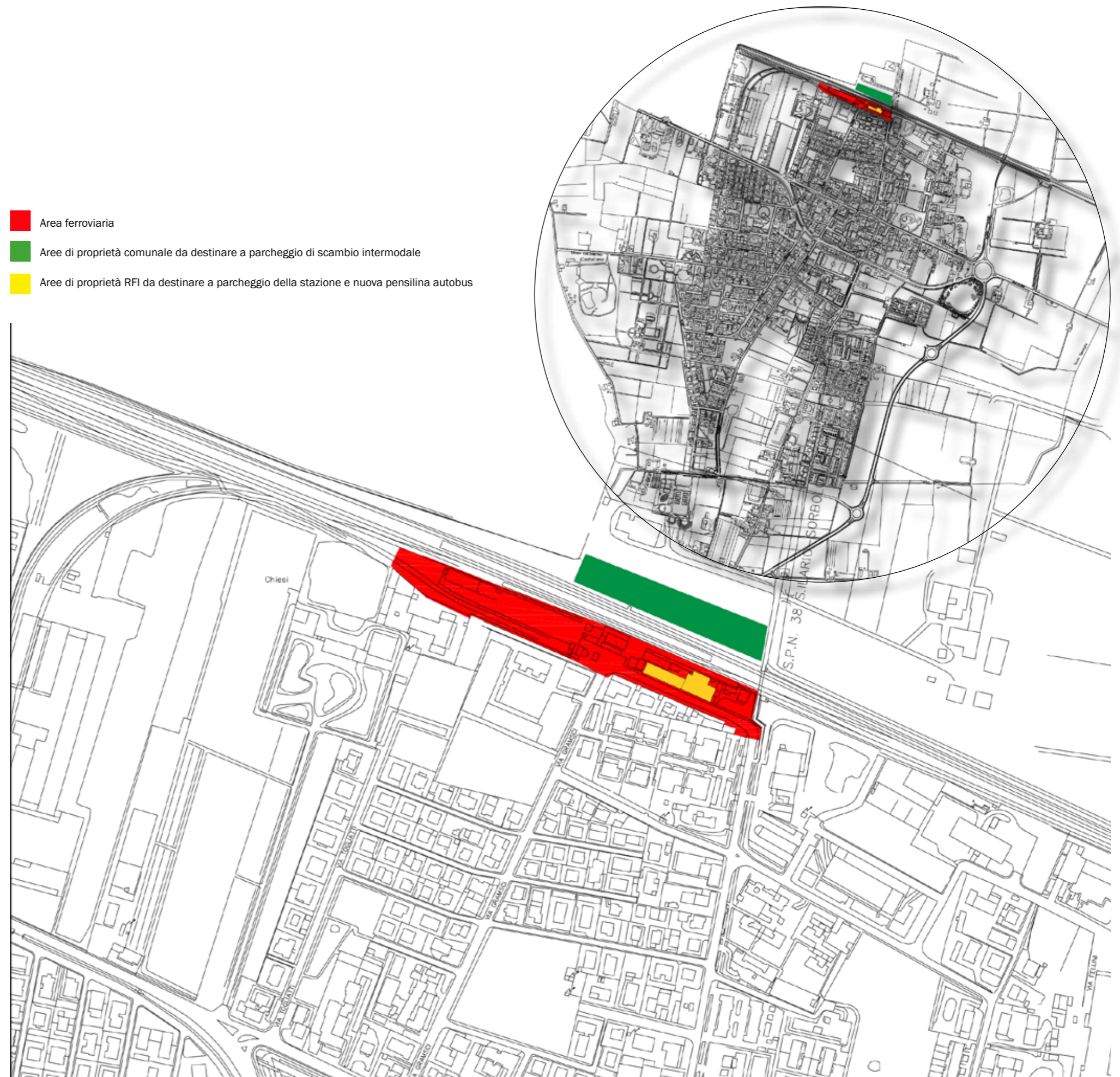


Fig. 7  
Cartografia dell'area urbana e dell'area della stazione di Sant'Ilario d'Enza



## 1.7 Area ferroviaria e contesto urbano

L'area ferroviaria si trova a nord del centro abitato di Sant'Ilario d'Enza tra il tracciato ferroviario e la via Emilia.

Quest'area, per ragioni infrastrutturali, costituisce un limite all'area urbana andando a sottolineare una segno di cesura con il resto del territorio.

L'area, che si sviluppa parallelamente alla linea ferroviaria è collegata alla via Emilia ed al centro storico tramite via Gramsci che costituisce l'asse principale di collegamento viario oltre a via Marconi e via Matteotti (Fig. 8).

Su quest'area insistono tre fabbricati principali: l'**edificio passeggeri**, il **coperto dello scalo ferroviario** in dismissione e l'edificio denominato "**Baracchino**".

È in corso l'intervento di RFI che ha investito 5,5 milioni di Euro sul potenziamento e fruibilità della stazione e delle aree circostanti di sua proprietà.

L'obiettivo è quello di migliorarne l'accessibilità, la funzionalità e l'integrazione modale.

Tale intervento parte dall'innalzamento a 55 centimetri dei marciapiedi delle pensiline ferroviarie.

Contestualmente è stato realizzato un percorso tattile a terra per le persone ipovedenti e sono stati predisposti i vani per l'installazione di due nuovi ascensori.

È inoltre prevista la sistemazione della zona per l'attesa delle autolinee con una pensilina coperta e la ridefinizione degli spazi di sosta per gli autobus oltre ad un'area per la sosta delle biciclette. Un'altro passaggio fondamentale previsto sarà poi la riqualificazione dell'edificio passeggeri che comporterà la tinteggiatura della facciata, il rifacimento del tetto, la sostituzione degli infissi e la manutenzione della pensilina storica. Al termine dei lavori l'edificio verrà messo a disposizione della Pubblica Amministrazione che prevede di insediarvi il **Link museale del territorio**, affidato ad associazioni come CAI, ANPI e Gruppo storico archeologico.

In corrispondenza dell'ex Fabbrica Europa si trova un comparto privato di rigenerazione sul quale sono stati avviati degli scenari per la progettazione di un istituto scolastico.

Infatti in data 13-12-2017 è stato approvato il protocollo d'intesa finalizzato alla **realizzazione della nuova sede dell'Istituto Silvio D'Arzo** tra la Provincia di Reggio Emilia e il Comune di Sant'Ilario. Inoltre, la pianificazione urbanistica del Comune prevede, in aggiunta al parcheggio già esistente su aree ferroviarie in comodato, la realizzazione di un parcheggio scambiatore a nord della linea ferroviaria, collegato alla variante Via Emilia Bis, per favorire l'accesso diretto in sicurezza alla stazione ed al paese tramite collegamenti ciclopedonali e attraverso un intervento strategico di prosecuzione del sottopassaggio pedonale oltre che un parcheggio adiacente alla fermata degli autobus.

È proprio in quest'area che il progetto di riqualificazione urbana prevede di inserire il parcheggio intermodale.

### AREA

#### ASSI VIARI E COLLEGAMENTI

- 1 Via Emilia bis
- 2 Linea ferroviaria adriatica
- 3 Sottopasso ciclopedonale esistente da riqualificare a fianco della SP.38 Sant'Ilario-Gattatico

#### FATTI URBANI

- 4 Stazione oggetto di intervento

#### ZONE URBANE STRATEGICHE

- 5 Attuale parcheggio in ampliamento
- 6 Scalo ferroviario in dismissione
- 7 Comparto privato di rigenerazione
- 8 Campo fotovoltaico
- 9 Area intermedia tra la via Emilia bis e la linea ferroviaria adriatica
- 10 Feramata autobus su strada da dotare di pensilina
- 11 Area nuovo parcheggio intermodale per il traffico cittadino



Fig. 8  
Rielaborazione grafica di ortofoto Google Earth dell'area della stazione ferroviaria di Sant'Ilario

## 1.8 Criticità e relazioni urbane

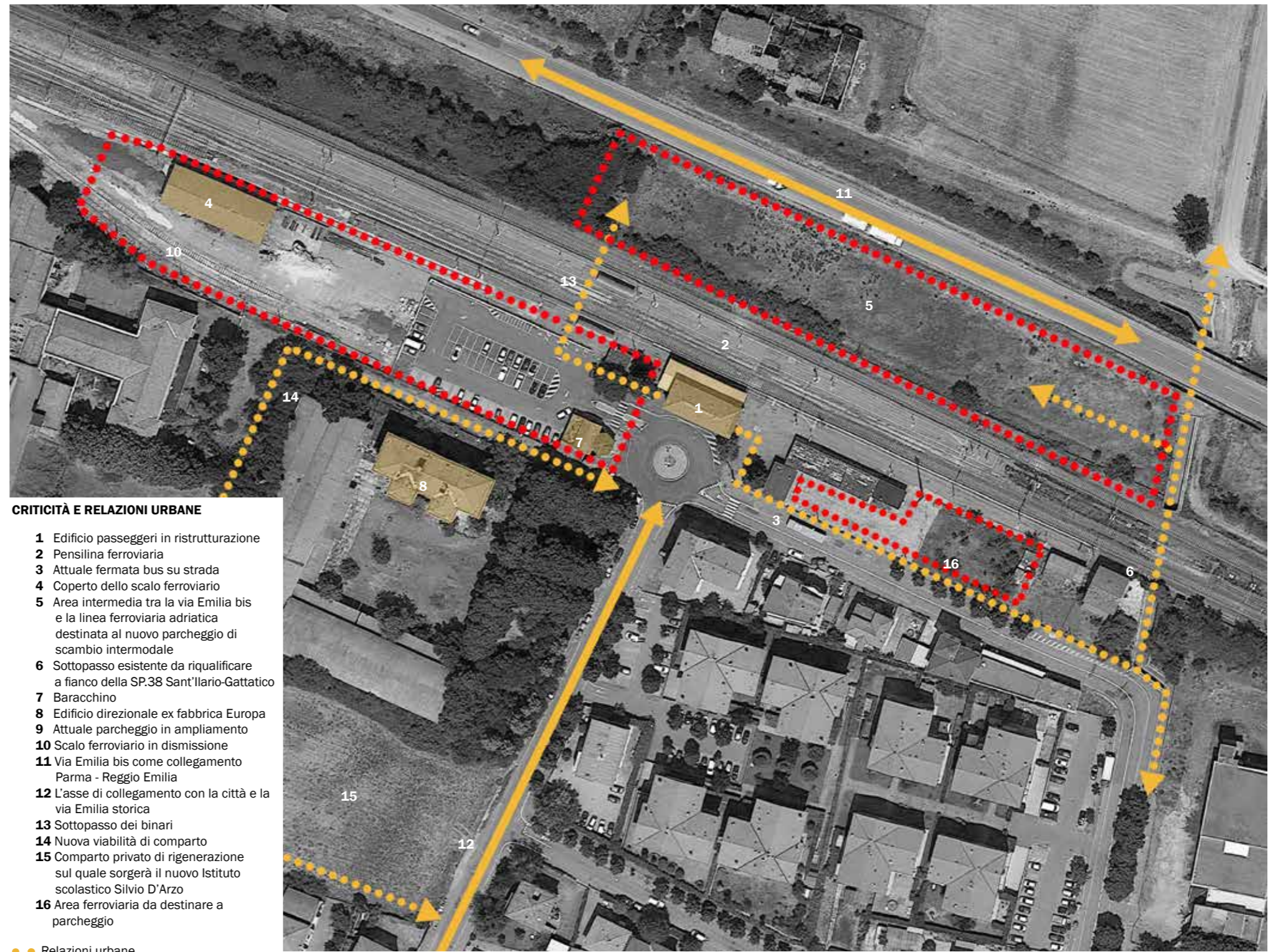
La massicciata ferroviaria, come anticipato nelle precedenti schede, agisce da elemento di occlusione per lo sviluppo urbano e per la rete di collegamenti con le aree a nord della città. Attualmente l'unico elemento di penetrazione di questo limite è un sottopasso pedonale ciclabile a est che mette in relazione Sant'Ilario con Taneto di Gattatico.

Tutto il traffico veicolare che vuole raggiungere la stazione è attualmente convogliato lungo la via Emilia e di conseguenza dentro al centro abitato.

Per risolvere questo problema, il progetto di rigenerazione urbana, come già previsto dagli strumenti urbanistici territoriali, individua, tra la linea ferroviaria e la via Emilia bis, un'area per un parcheggio di scambio intermodale dedicato ai flussi di traffico territoriale e direttamente collegato alla stazione attraverso il prolungamento del sottopasso dei binari e al percorso ciclopedonale a est.

Quest'opera aprirebbe nuovi scenari di riqualificazione urbana per quanto riguarda l'area ferroviaria compresa tra il coperto dello scalo merci in dismissione e l'edificio passeggeri, che una volta liberato dagli stalli per autovetture, potrebbe assumere un nuovo ruolo di centralità urbana costruita intorno all'edificio storico del Baracchino (Fig. 9).

L'area ferroviaria potrà quindi essere intesa come nuova centralità pubblica alla luce anche dei progetti che interesseranno il comparto di rigenerazione dell'area ex fabbrica Europa sulla quale è previsto un impegno concreto del comune per l'acquisizione dell'area attraverso un accordo urbanistico e l'impegno della provincia di Reggio Emilia per la realizzazione della nuova scuola superiore "Silvio d'Arzo" (delibera Consiglio Comunale n°60 del 13/12/2017 "Approvazione del protocollo di intesa finalizzato alla realizzazione della nuova sede dell'Istituto Silvio d'Arzo tra la Provincia di Reggio Emilia e il Comune di Sant'Ilario")

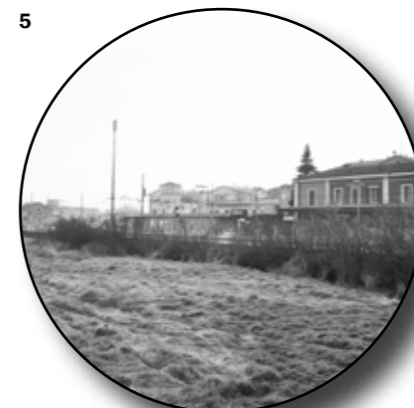


### CRITICITÀ E RELAZIONI URBANE

- 1 Edificio passeggeri in ristrutturazione
- 2 Pensilina ferroviaria
- 3 Attuale fermata bus su strada
- 4 Coperto dello scalo ferroviario
- 5 Area intermedia tra la via Emilia bis e la linea ferroviaria adriatica destinata al nuovo parcheggio di scambio intermodale
- 6 Sottopasso esistente da riqualificare a fianco della SP.38 Sant'Ilario-Gattatico
- 7 Baracchino
- 8 Edificio direzionale ex fabbrica Europa
- 9 Attuale parcheggio in ampliamento
- 10 Scalo ferroviario in dismissione
- 11 Via Emilia bis come collegamento Parma - Reggio Emilia
- 12 L'asse di collegamento con la città e la via Emilia storica
- 13 Sottopasso dei binari
- 14 Nuova viabilità di comparto
- 15 Comparto privato di rigenerazione sul quale sorgerà il nuovo Istituto scolastico Silvio D'Arzo
- 16 Area ferroviaria da destinare a parcheggio

- Relazioni urbane
- Centralità pubblica potenziale

Fig. 9 Rielaborazione grafica di ortofoto Google Earth dell'area della stazione ferroviaria di Sant'Ilario con evidenziate le relazioni urbane e le aree di centralità pubblica



## 2. PIANO DI AZIONE: OBIETTIVI E INDICATORI

### 2.1 Obiettivi

È in corso una collaborazione tramite una **ricerca in convenzione con l'Università degli Studi di Parma dal titolo Piccole stazioni. Linee guida di intervento per il potenziamento dello scambio intermodale delle piccole e medie città dell'Emilia occidentale**, volta a studiare i seguenti indirizzi:

- 1.** Valorizzazione delle piccole stazioni del Servizio Ferroviario Regionale come centri riqualificati di interscambio modale, al fine di promuovere l'uso della modalità ferroviaria integrata con altre e in particolare coi servizi pubblici di autobus urbani ed extraurbani e i percorsi ciclopedonali;
- 2.** Miglioramento dell'accessibilità all'area delle stazioni ferroviarie minori sia in termini di mitigazione delle barriere architettoniche, di integrazione e visibilità delle fermate dei bus da collocare nei pressi, manovrabilità dei mezzi pubblici, pista ciclabile, deposito di biciclette o bike sharing, posto auto pubbliche, etc;
- 3.** Miglioramento della sicurezza attraverso il disegno urbano dell'area al fine di favorire l'utilizzo del TPL ferrogomma nei diversi orari di esercizio, verificando il corretto funzionamento dei sistemi di illuminazione;
- 4.** Potenziamento dei dispositivi di infomobilità rivolti ai cittadini per l'insieme dei servizi offerti dall'area (orari treno, bus, taxi eventuale, chiamata emergenza...) anche all'esterno dell'area ferroviaria propriamente intesa e all'interno ove opportuno per rendere più immediata l'informazione all'utenza;
- 5.** Prefigurazioni di scenari di valorizzazione degli spazi pubblici e di integrazione con il contesto urbano e con il paesaggio;
- 6.** Integrazione degli interventi interni all'area ferroviaria del tipo di quelli suesposti con quelli esterni, al fine di evitare sovrapposizioni e disfunzionalità ovvero favorendo il coordinamento e l'ottimizzazione tra progetti e lavori.

Al termine, lo studio produrrà una prefigurazione dimostrativa degli scenari di intervento e gli indirizzi che daranno la possibilità alla Pubblica Amministrazione di proporre e sviluppare interventi strategici coordinati.



## 2.2 Indicatori e monitoraggio

Per permettere alla Pubblica Amministrazione di poter verificare che la strategia per la rigenerazione urbana di quest'area rispetterà gli obiettivi prefissati si potranno usare i dati dei carichi di linea registrati dalle Ferrovie dello Stato e i dati di monitoraggio della rete ferroviaria della Regione Emilia Romagna, dove si ci aspetta un incremento dei passeggeri saliti alla stazione di Sant'Ilario.

Inoltre si potrà monitorare il flusso dei veicoli diretti verso la stazione ferroviaria dove ci si aspetta un calo delle vetture passanti per il centro urbano in quanto il traffico territoriale verrà dirottato sulla via Emilia bis e potrà trovare spazi per la sosta nel nuovo parcheggio intermodale tra la via Emilia bis e la linea ferroviaria.



## 2.3 Impatti attesi

La linea ferroviaria, la via Emilia bis e la via Emilia storica sono direttrici fondamentali per il territorio, ma che hanno compromesso l'area ferroviaria di Sant'Ilario d'Enza sotto il profilo urbano e della mobilità.

All'interno di questo scenario, descritto nei paragrafi precedenti, che vede un flusso di pendolari significativo, l'intervento di un parcheggio di scambio intermodale può raggiungere una risultato che risponderà alle esigenze della popolazione di Parma e Reggio Emilia su alcuni livelli:

### 1. ACCESSIBILITÀ VIABILISTICA

Con il nuovo parcheggio di scambio intermodale tra la linea ferroviaria e la via Emilia bis si intende favorire l'accessibilità dei flussi territoriali all'area della stazione senza che debbano passare per il centro urbano;

### 2. DISTINZIONE TRA TRAFFICO TERRITORIALE E CITTADINO

Questo punto è strettamente legato al primo, infatti riservando l'intero parcheggio intermodale esterno all'area ferroviaria per i flussi di traffico territoriali, l'attuale parcheggio a lato dell'edificio passeggeri può essere destinato agli utenti provenienti dalla città con notevoli benefici in termini di riduzione del traffico urbano;

### 3. RIORDINO URBANO DI UN'AREA COMPROMESSA DALLE INFRASTRUTTURE

L'area tra la linea ferroviaria e la via Emilia bis ad oggi risulta essere un frammento di superficie isolato dal resto del contesto.

Il progetto di rigenerazione urbana si pone come il primo tassello di un processo di rigenerazione urbana volta potenziare il sistema di scambio intermodale della stazione e a migliorare la sicurezza dell'area;

### 4. COERENZA CON GLI STRUMENTI URBANISTICI

Il progetto di rigenerazione urbana è coerente con l'attuale PSC in vigore sul territorio comunale.

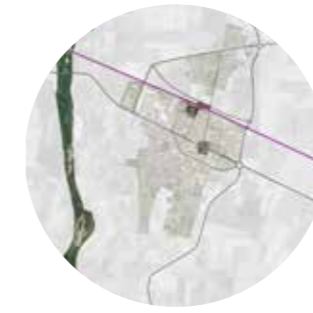
Infatti l'area nel quale si prevede di inserire il parcheggio intermodale era già stata prevista come possibile area da adibire a parcheggio urbano direttamente collegato con la via Emilia Bis;

### 5. INNESCO DI UN PROCESSO DI RIGENERAZIONE URBANA CHE POTRÀ SODDISFARE GLI INDIRIZZI IN CORSO DI ELABORAZIONE

La realizzazione del parcheggio di scambio intermodale previsto dal progetto di rigenerazione urbana apre prospettive a nuovi scenari per la riqualificazione dell'intera area ferroviaria di Sant'Ilario d'Enza;

### 6. QUALITÀ ARCHITETTONICA DELLA PROPOSTA ED INSERIMENTO NEL PAESAGGIO PER UNA RIGENERAZIONE AMBIENTALE

Oltre a prevedere un parcheggio inserito nel paesaggio tramite alcuni elementi di mitigazione ambientale come argini, parterre verdi e una piantumazione regolare sullo schema della piantata di pioppi, tramite quest'intervento ci si pone l'obiettivo di raggiungere benefici per quanto riguarda l'incentivazione dell'utilizzo dei mezzi pubblici con un calo dell'uso dell'automobile a beneficio dell'ambiente.



### 3. INTERVENTI E AZIONI

#### 3.1 Interventi e azioni proposte

La strategia di rigenerazione urbana prevede la realizzazione di un parcheggio di scambio intermodale a servizio della stazione tra la linea ferroviaria e la via Emilia bis.

Questo parcheggio sarà accessibile direttamente dalla via Emilia bis e verrà connesso pedonalmente, in un secondo momento, all'edificio passeggeri della stazione attraverso il prolungamento dell'attuale sottopasso ferroviario.

In un primo momento il collegamento con la stazione sarà garantito dal sottopasso ciclopedonale della rete di mobilità dolce della città che collega il centro urbano con Taneto e Gattatico.

La costruzione del parcheggio ha quindi una valenza di nuova portualità per il traffico territoriale, ma è anche lo strumento attraverso il quale riqualificare e attivare una nuova centralità pubblica lungo un tratto importante della rete ciclopedonale. L'intervento si completa di una nuova pensilina per le autolinee in prossimità dell'edificio passeggeri e di un nuovo parcheggio per il traffico cittadino.

L'intero scenario prefigurato potrà poi aprire nuovi scenari di rigenerazione urbana che potranno essere perseguiti in futuro e che sono elencati nel paragrafo successivo.

#### INTERVENTI

##### A LO SCAMBIO FERRO-GOMMA INTERMODALE TRA LA VIA EMILIA BIS E LA FERROVIA

- A1** Nuovo parcheggio di scambio intermodale ferro-gomma (**LOTTO 1 E 2**)
- A2** Corsia d'ingresso e uscita del parcheggio
- A3** Collegamento pedonale al sottopasso esistente e rampa verde
- A4** Mitigazione ambientale
- A5** Sottopasso esistente di collegamento con la città da riqualificare
- A6** Nuovo sottopasso urbano di collegamento con la città

##### B LA PIAZZA DELLO SCALO FERROVIARIO

- B1** Edificio storico "Baracchino" da recuperare come elemento di testata e accoglienza per i nuovi servizi
- B2** Coperto dello scalo ferroviario per nuova destinazione
- B3** Area scalo come nuovo luogo sociale e di servizio
- B4** Mitigazione ambientale e parco verde
- B5** Nuova struttura per l'intrattenimento e la ristorazione
- B6** Comparto privato di rigenerazione
- B7** Nuova viabilità a doppio senso di circolazione a servizio del comparto privato di rigenerazione

##### C PORTUALITA' PUBBLICA URBANA

- C1** Nuova portualità bus (**LOTTO 3**)
- C2** Bike sharing
- C3** Area Taxi
- C4** Nuovo parcheggio lato città (**LOTTO 4**)

#### AZIONI

##### D FATTI URBANI

- D1** Link Museale della Val d'Enza all'interno dell'edificio passeggeri ristrutturato
- D2** Area Istituto Silvio d'Arzo
- D3** Area per nuove residenze
- D4** Edifici privati dismessi da recuperare per usi direzionali



Fig.10 Rielaborazione grafica di ortofoto Google Earth dell'area della stazione ferroviaria di Sant'Ilario con schema d'inserimento della proposta di strategia di rigenerazione urbana

### 3.2 Scenari futuri attivabili

La realizzazione del parcheggio di scambio intermodale previsto dal progetto di rigenerazione urbana apre prospettive a nuovi scenari per la riqualificazione dell'intera area ferroviaria di Sant'Ilario d'Enza.

Infatti il nuovo parcheggio che il progetto prevede di inserire tra la linea ferroviaria e la via Emilia bis potrebbe essere la prima pedina di un processo di rigenerazione urbana che potrebbe interessare i seguenti manufatti:

#### 1 IMMOBILE BARACCHINO

Per l'immobile del "Baracchino" si propone la vendita al Comune o a privati interessati ad aprire un esercizio pubblico ripristinando l'utilizzo originario dello stesso.

L'assenza di un punto di ristoro per i viaggiatori che passano dalla stazione, il carattere storico dell'immobile per il Comune di Sant'Ilario e l'interesse, già dimostrato da diversi soggetti privati, per il possibile esercizio commerciale che potrebbe ospitare, rendono la vendita del "Baracchino" una priorità.

#### 2 COPERTO DELL'EX SCALO MERCI E TERRENO CIRCOSTANTE

Il fabbricato è composto da un immobile di pregevole fattura che necessita però di ristrutturazione completa, esterna ed interna, nonché di opere di urbanizzazione nella zona limitrofa.

In questo caso si propone la disponibilità ad alienarlo o in subordine la locazione a privati che potrebbero utilizzarlo come sala di musica, intrattenimento, esposizioni o altri utilizzi aperti al pubblico.

Il terreno circostante, con la realizzazione del nuovo parcheggio di scambio intermodale, potrebbe essere liberato dagli attuali stalli che verrebbero ricollocati.

In questo modo l'area tra il coperto dell'ex scalo merci e il fabbricato passeggeri assumerebbe un nuovo ruolo di centralità pubblica urbana con servizi a supporto dei viaggiatori che passano per la stazione.

#### 3 FABBRICATO VIAGGIATORI

A seguito degli interventi di restauro che prevedono la tinteggiatura esterna, il rifacimento della copertura e la sostituzione degli infissi, oltre alla dotazione di nuovi servizi igienici il primo piano del fabbricato potrà essere messo a disposizione di associazioni per la promozione della città e del territorio attraverso la realizzazione di un Link museale della Val d'Enza il cui allestimento sarà realizzato con fondi extra comunali e il cui presidio sarà affidato a CAI, ANPI e Gruppo storico archeologico.

Questo percorso ha già avuto inizio con l'approvazione di uno schema d'accordo.

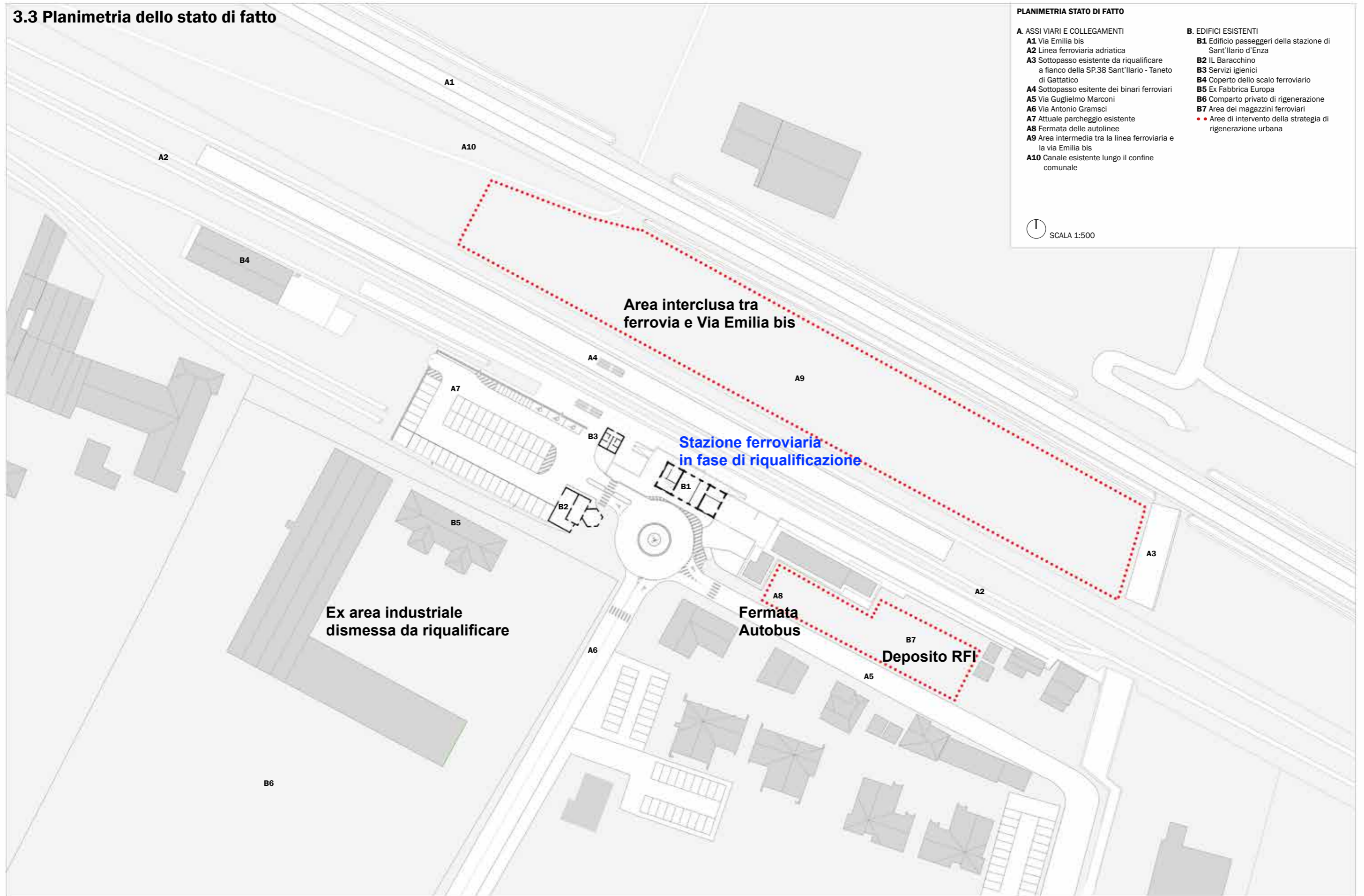


1

2

3

### 3.3 Planimetria dello stato di fatto



### 3.4 Planimetria di progetto

**Azione n°1  
Link Museale  
della Val d'Enza**

**Intervento n° 2 - Nuovo Istituto  
scolastico superiore  
"Silvio D'Arzo"**  
  
Decreto Presidente della Provincia di  
Reggio Emilia n° 202 del 05/12/2017

**Intervento n° 3 - Collegamento ciclabile  
con l'abitato di Taneto**

**PLANIMETRIA DI PROGETTO**

<p><b>A. ASSI VIARI E COLLEGAMENTI</b></p> <p><b>A1</b> Via Emilia bis <b>A2</b> Linea ferroviaria adriatica <b>A3</b> Sottopasso esistente da riqualificare a fianco della SP.38 Sant'Illario - Taneto di Gattatico <b>A4</b> Sottopasso esistente dei binari ferroviari <b>A5</b> Via Guglielmo Marconi <b>A6</b> Via Antonio Gramsci <b>A7</b> Attuale parcheggio esistente <b>A8</b> Nuova pensilina delle autolinee <b>A9</b> Area intermedia tra la linea ferroviaria e la via Emilia bis <b>A10</b> Canale esistente lungo il confine comunale</p>	<p><b>B. EDIFICI ESISTENTI</b></p> <p><b>B1</b> Edificio passeggeri della stazione di Sant'Illario d'Enza <b>B2</b> IL Baracchino <b>B3</b> Servizi igienici <b>B4</b> Coperto dello scalo ferroviario <b>B5</b> Ex Fabbrica Europa <b>B6</b> Comparto privato di rigenerazione <b>B7</b> Nuovo parcheggio per il traffico cittadino</p>
<p><b>C. PROGETTO</b></p> <p><b>C1</b> Nuovo parcheggio di scambio intermodale ferro-gomma <b>C2</b> Corsia d'ingresso del parcheggio <b>C3</b> Corsia d'uscita del parcheggio <b>C4</b> Collegamento al sottopasso esistente e rampa verde <b>C5</b> Prolungamento del sottopasso esistente oltre l'ultimo binario <b>C6</b> Portale di accesso al sottopasso</p>	

SCALA 1:500

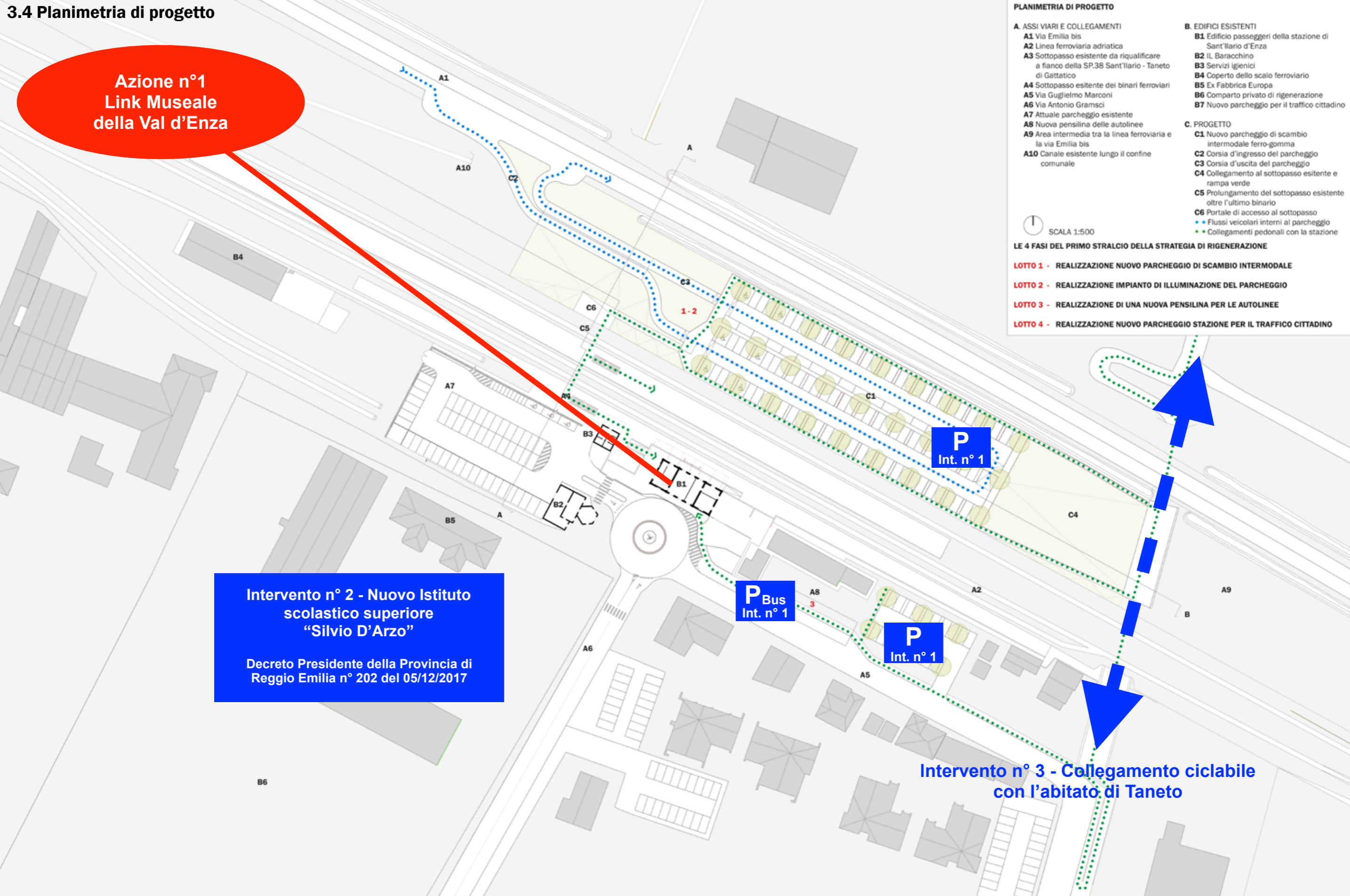
**LE 4 FASI DEL PRIMO STRALCIO DELLA STRATEGIA DI RIGENERAZIONE**

**LOTTO 1 - REALIZZAZIONE NUOVO PARCHEGGIO DI SCAMBIO INTERMODALE**

**LOTTO 2 - REALIZZAZIONE IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE DEL PARCHEGGIO**

**LOTTO 3 - REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA PENSILINA PER LE AUTOLINEE**

**LOTTO 4 - REALIZZAZIONE NUOVO PARCHEGGIO STAZIONE PER IL TRAFFICO CITTADINO**





### **3.5 Stima dei costi**

Per gli interventi e le azioni indicate nel punto 3.1 si stimano i seguenti costi.

**Intervento 1** – Realizzazione di un sistema di parcheggi di scambio intermodale ferro-gomma. L'intervento consiste nella realizzazione di due parcheggi a servizio della stazione ferroviaria e sistemazione della fermata degli autobus.

**COSTO STIMATO            800.000,00 Euro**

(oggetto di richiesta di contributo regione, finanziamenti comunali, finanziamenti e lavori RFI, contributi da privati)

**Intervento 2** – Realizzazione della nuova scuola superiore “Silvio d’Arzo” da parte della Provincia di Reggio Emilia su terreno dell’Amministrazione Comunale .

**COSTO STIMATO            2.885.000,00 Euro**

(Decreto Presidente della Provincia di Reggio Emilia n. 202 del 5/12/2017)

**Intervento 3** – Collegamento ciclabile tramite il sottopasso ferroviario del capoluogo con l’abitato di Taneto (Comune di Gattatico)

**COSTO STIMATO            640.000,00 Euro**

( l’importo comprende oltre alla ciclabile in oggetto anche quella di collegamento tra l’abitato di S. Ilario d’Enza e l’abitato di Ponte Enza (Comune di Gattatico)

**Azione 1** – Realizzazione del “Link Museale della Val d’Enza”

**COSTO STIMATO            61.500,00 Euro**

(Progettazione in collaborazione con L’università degli studi di Parma, CAI, amministrazione Comunale. ANPI, Gruppo storico archeologico, Fondazione Manodori)

## 4. FATTIBILITÀ E GOVERNANCE

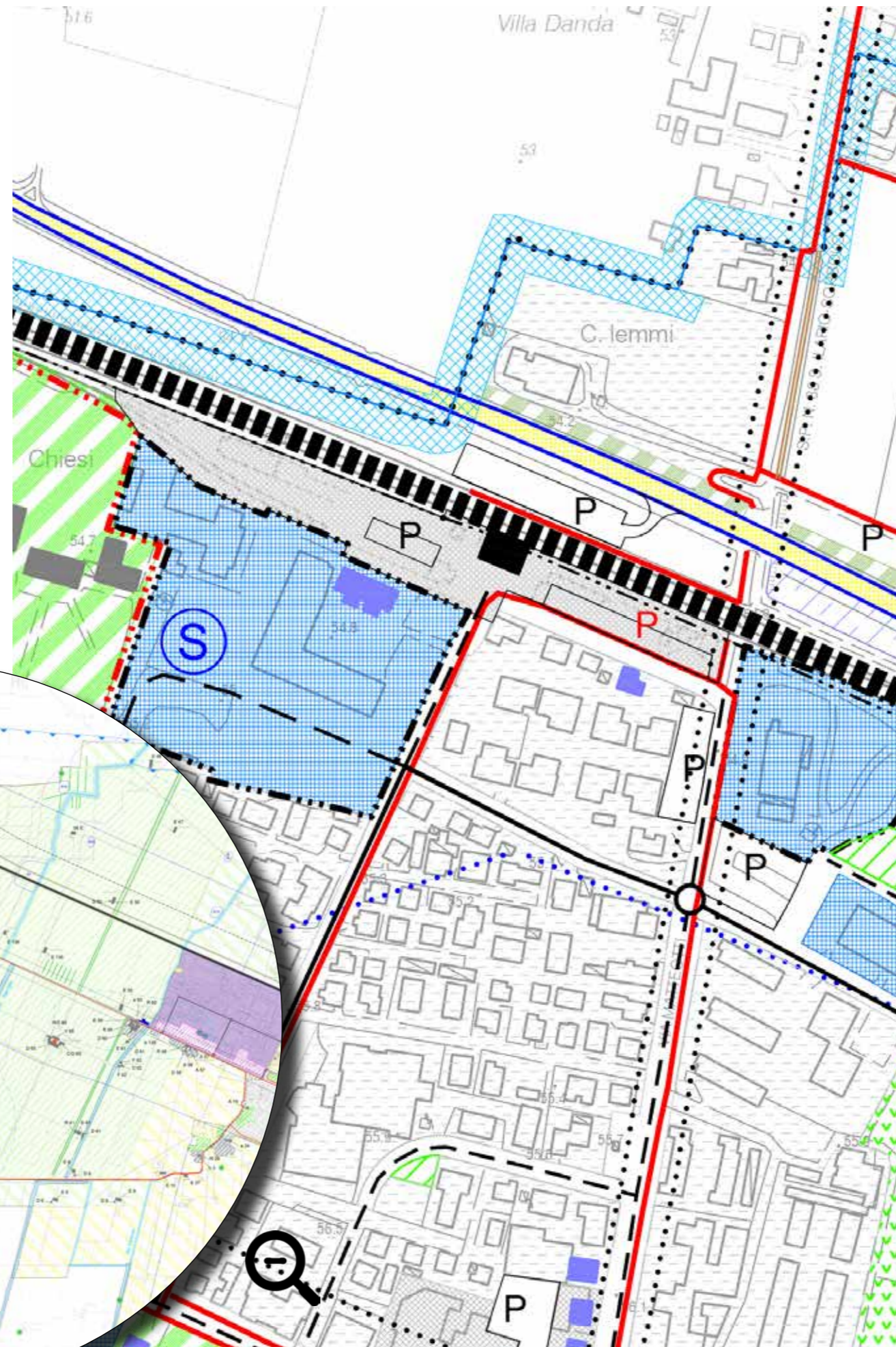
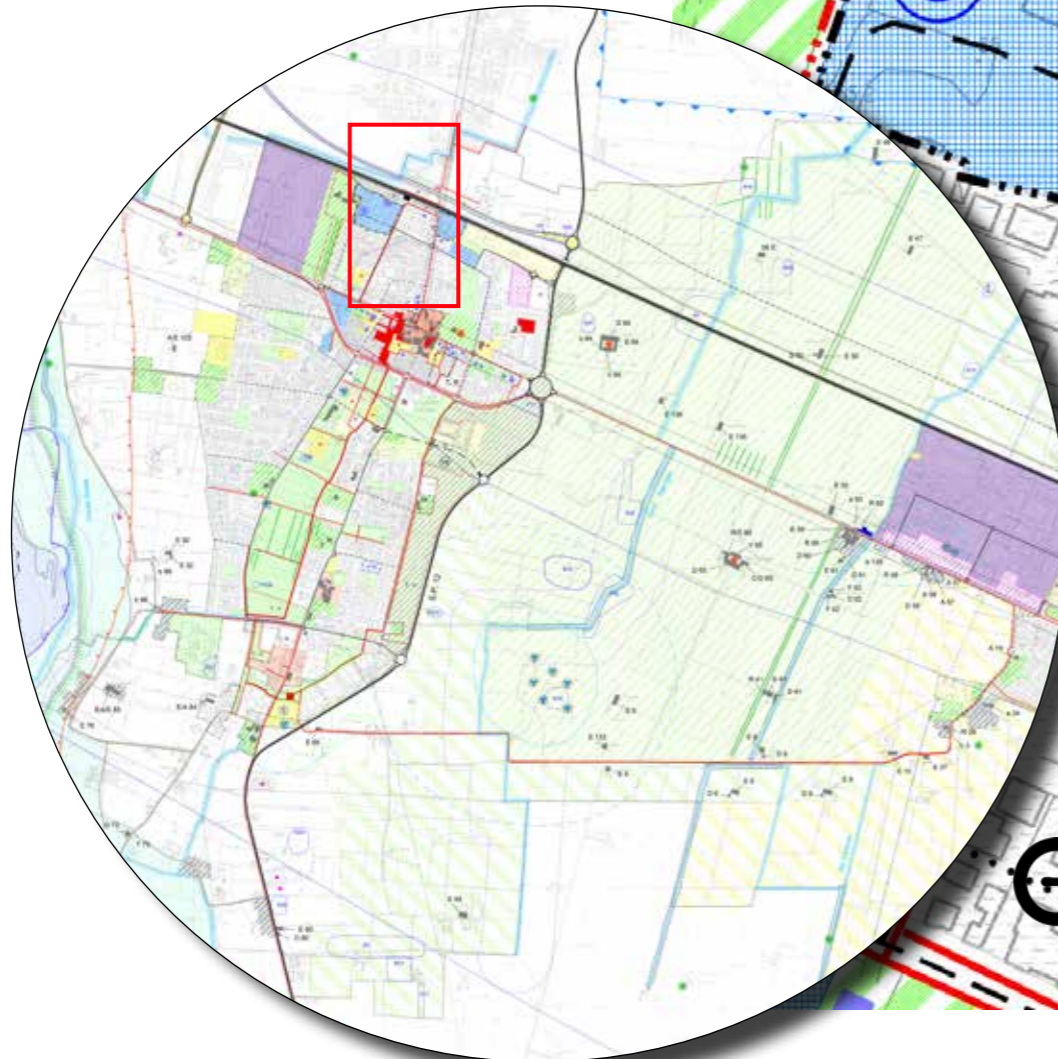
### 4.1 Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale

Un aspetto molto importante che riguarda la fattibilità dell'intero intervento è che la strategia di rigenerazione urbana è coerente con l'attuale PSC vigente sul territorio comunale (Fig. 11).

Infatti le aree nelle quali si prevede di inserire i parcheggi erano già state previste come possibili aree da adibire a parcheggio urbano direttamente collegato con la via Emilia Bis la prima e a servizio del centro abitato la seconda.

Inoltre, come da proposta progettuale, il parcheggio sarà collegato alla stazione grazie al prolungamento oltre l'ultimo binario del sottopasso ferroviario, ma anche grazie ad una rampa verde di collegamento al percorso ciclopedonale verso Taneto.

Anche quest'ultimo aspetto rafforza l'allineamento del progetto di rigenerazione alle direttive degli strumenti urbanistici andando a riqualificare il sottopasso ciclopedonale e a rafforzare le relazioni territoriali verso nord con un collegamento di mobilità dolce tra il capoluogo e l'abitato di Taneto.



Estratto del PSC di Sant'Ilario d'Enza

### GLI STRUMENTI URBANISTICI: IL PSC



## 4.2 Beni di proprietà dell'Amministrazione e assetto proprietario del contesto

Un fattore molto importante, che riguarda la fattibilità dell'intera strategia, è il fatto che tutte le aree oggetto di intervento sono di proprietà dell'amministrazione comunale e quindi non subordinate a terze parti per quanto riguarda il parcheggio nord e di RFI per quanto riguarda le aree a sud, sulle quali la stessa ha già programmato importanti opere. Come si può notare dai dati catastali estrapolati dal SIT - Sistema Informativo Territoriale (Fig. 12) l'area dove si prevede di inserire il parcheggio di scambio intermodale è composta dalle particelle del Foglio 3, Mappale 332 e 334 entrambe di proprietà della Pubblica Amministrazione.

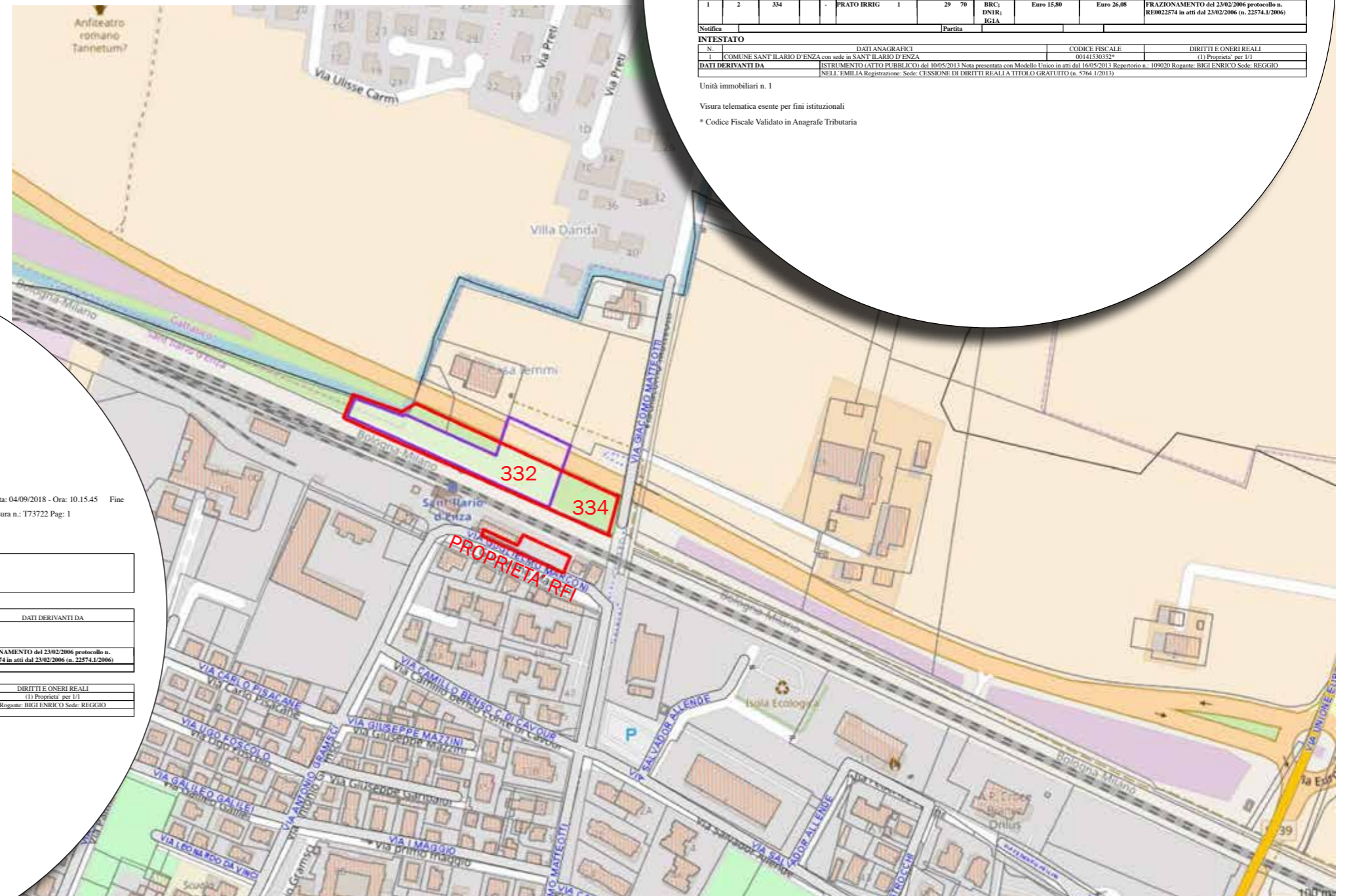


Fig. 12 Estratto cartografico del SIT - Sistema Informativo Territoriale. Visure catastali delle particelle del Foglio 3, Mappale 332, 334