

# Parma

INAUGURAZIONE UN CANTIERE INIZIATO NEL 2008 CHE HA SUBITO NUMEROSI STOP PER PROBLEMI FINANZIARI

## Stazione, la rivoluzione è partita: ora si viaggia

Il sindaco Pizzarotti: «La priorità era completare un'opera importante per Parma, ridare dignità alla città e chiudere un'eredità del passato»

Francesco Bandini

«Susi, da che parte si esce?». I passeggeri che ieri mattina scendevano dai treni si sono trovati di fronte a una stazione completamente diversa da quella che conoscevano, tanto che in diversi, per sapere da che parte andare, si sono dovuti rivolgere agli inservienti dislocati in tutto lo scalo. Scherzi delle rivoluzioni. Perché di questo si tratta: una rivoluzione nel modo di viaggiare, ma anche nel modo di vivere un servizio fondamentale come la stazione.

Ieri è stato il gran giorno del taglio del nastro (con la benedizione del vescovo Enrico Solmi) per la tribolata infrastruttura, un'opera iniziata nel 2008 e che, fra problemi finanziari e ripetuti stop al cantiere, ha tenuto in scacco i parmigiani per sei anni, stretti fra una temporary station minimale e un enorme cratere che un giorno sarebbe divenuto il grande sottopassaggio che è oggi. Il cuore della stazione ora non è più sopra, ma sotto: in quel piano ammezzato che scorre sotto i binari - ai quali dà accesso - e che a molti ricorda l'interno di un aeroporto, che termina da una parte con una enorme vetrata che si affaccia sulla nuova piazza a nord, e dalla parte opposta con le nuove biglietterie, in cui il cliente non è più separato dall'operatore da un vetro azzurrato, ma può finalmente comunicare con esso a tu per tu.

Gli accessi sono sia da sotto, da quel sottopassaggio a cui fanno capo le linee degli autobus urbani, i taxi e l'accesso per le auto private, sia da sopra, attraverso l'edificio storico che oggi è completamente svuotato di tutto ciò che vi era un tempo: diventerà uno spazio commerciale, con negozi al piano terreno e un ristorante al piano superiore (il tutto però ancora in allestimento). A completare la natura di hub (ovvero di nodo di interscambio) della nuova stazione ci sono il terminal degli autobus extraurbani, in via di completamento, il parcheggio (anch'esso quasi ultimato), il car sharing e il bike sharing.

Un'opera importante che cambia il volto della città. L'ha riconosciuto anche il sindaco Federico Pizzarotti, che pure si è detto «ben lungi dal condividere questo intervento» e ha sostenuto che «sicuramente l'impatto sulla città poteva essere diverso». Ma la priorità, ha aggiunto, era quella di «completare una cosa importante



Pizzarotti Commissionato uno studio

### Ma sui treni superveloci le ferrovie nicchiano

La nuova stazione c'è, ma ciò che servirebbe sono anche più treni, soprattutto ad alta velocità, che garantiscano collegamenti diretti almeno con la capitale. L'interconnessione fra la linea storica e la nuova linea c'è, ma a utilizzarla è per ora solo il trenino Parma-Suzzara, nonostante inizialmente fossero previste ben otto coppie di «freccie» al giorno. Ora che, oltre all'interconnessione, c'è anche una stazione nuova di zecca, da più parti arriva la richiesta di aumentare il numero di treni che fermano in città, specie quelli superveloci.

Ieri, a margine dell'inaugurazione della stazione, il sindaco Federico Pizzarotti ha confermato che è intenzione del Comune verificare questa possibilità: «Abbiamo commissionato uno studio all'Università - spiega - per capire se il problema è solo

di tempistica o anche infrastrutturale. Prima di andare da Rfi e fare le nostre richieste, vogliamo avere un quadro chiaro di come stiano le cose: per questo abbiamo voluto questo studio». Di sicuro, facendo un confronto con i cugini d'Oltrenza, «c'è una disparità di trattamento tra Reggio Emilia, che ha sempre più treni ad alta velocità, e noi, che ne abbiamo solo due. In un'Italia che si muove sempre di più con l'alta velocità, penso che ci sia lo spazio anche per fare delle fermate a Parma, perché questo potrebbe solo aumentare la quantità di persone che utilizza questo tipo di mezzi». Ma da Orazio Iacono di Rfi, presente ieri, non è arrivata una risposta incoraggiante: «I servizi ci saranno quando il mercato li chiederà. È la domanda del mercato che determina certe cose». ♦ f.ban.

per Parma, ridare dignità alla città e chiudere un'eredità del passato». Ha ringraziato tutti coloro che hanno lavorato perché quest'opera arrivasse a compimento, ricordando l'importanza di avere finalmente gli ascensori che salgono fino ai binari. Le scuse ai viaggiatori per i disagi subiti negli ultimi anni sono arrivate dall'assessore regionale ai Trasporti Alfredo Peri: «Le condizioni di viaggio sono state davvero minime», ha ricordato. Ma ora, ha aggiunto, il risultato è «una struttura all'altezza della sfida e che può richiamare ulteriori funzionalità».

La nuova stazione è frutto del progetto dell'architetto spagnolo Oriol Bohigas. A rappresentare lo studio Mbm di Barcellona c'era ieri l'architetto Oriol Capdevila: «Questa stazione è un punto importantissimo di collegamento della città con il territorio, ma soprattutto collega due parti di Parma: quella antica e bellissima e un'altra che fino ad oggi è stata molto dimenticata. Recuperiamo spazi dismessi creando una qualità urbana di altissimo livello».

Oggi il nuovo scalo è una realtà tangibile, ma si è andati molto vicino al rischio che tutto rimanesse incompiuto. A ricordare questo aspetto è stato l'amministratore unico di Stu stazione Isabella Tagliavini: «Nel novembre 2011 - ha detto - la stazione era sommersa da un mare di debiti e di polemiche. A due anni e mezzo di distanza possiamo dire: ce l'abbiamo fatta». Orazio Iacono di Rfi ha parlato di una struttura «che rappresenta un modello per le stazioni in Italia», evidenziando l'importante aspetto dell'abbattimento delle barriere architettoniche.

A realizzare l'intervento è stata l'Ati Bonatti-Di Vincenzo. Della complessità del lavoro svolto ha parlato il presidente della Bonatti, Paolo Ghirelli: «Un intervento che ha comportato l'attraversamento della linea ferroviaria più importante d'Italia senza interrompere il traffico». Oltre alla stazione vera e propria, è stato realizzato anche un imponente intervento immobiliare: «Non abbiamo sottratto suolo alla città, ma abbiamo ricevuto un'area dismessa e l'abbiamo restituita bella, moderna e luminosa». Presente ieri anche Claudio Battini della Banca popolare di Vicenza, l'istituto di credito che, come ha ricordato al Tagliavini, ha sostenuto Stu stazione nel momento di massima difficoltà finanziaria. ♦

# 90

MILIONI DI EURO

Spesa per la stazione a carico di enti pubblici, di cui 52 milioni per piazza nord, piazza sud, sottopasso, copertura, fabbricato viaggiatori, viadotti, cunicolo, reti tecnologiche, sistemazioni esterne e viabilità, e 38 milioni per altre spese e oneri.

# 220

POSTI AUTO

Numero dei posti auto nel nuovo parcheggio sotterraneo multipiano (ancora chiuso): per i primi 30 minuti la sosta è gratuita.

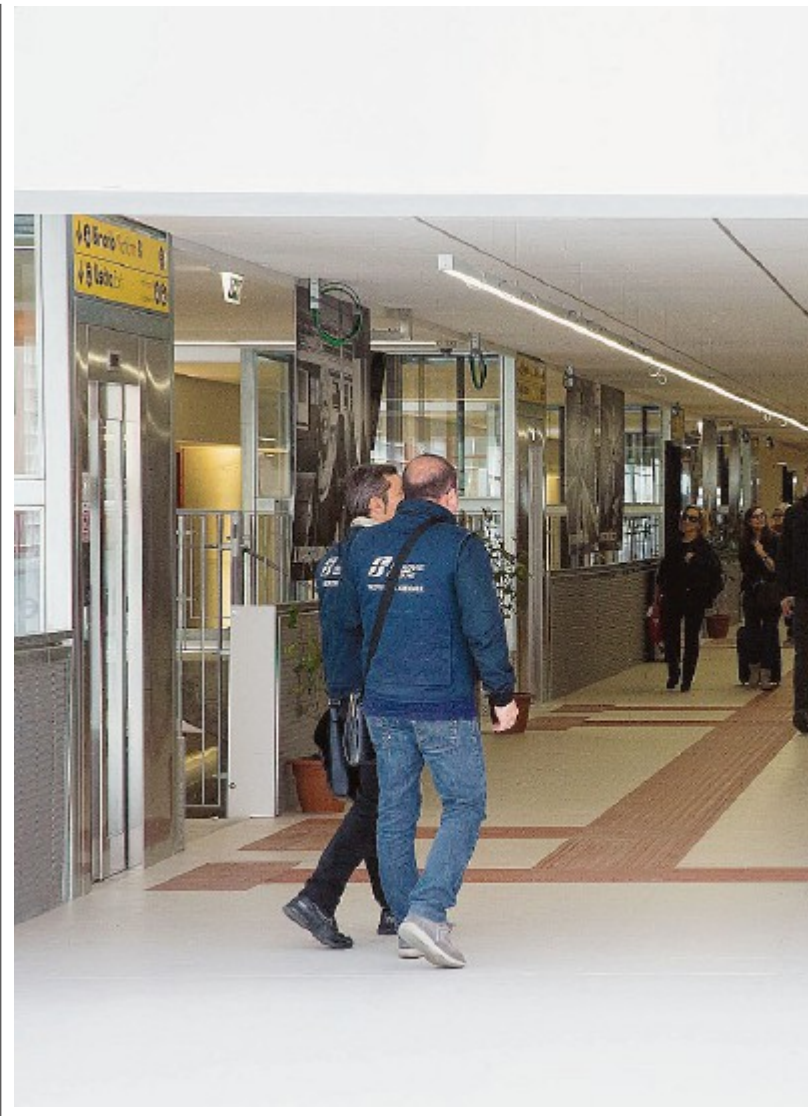
Struttura completata Si attende di sapere chi lo

## E per il parcheggio multipiano occorrono ancora due mesi

Il taglio del nastro c'è stato, ma diverse cose nella nuova stazione - e in ciò che è a servizio della stazione - sono ancora da ultimare. L'incompiuta più evidente è rappresentata dal parcheggio sotterraneo multipiano dietro la stazione: è praticamente finito, ma deve ancora essere espletata la gara per l'affidamento della gestione, per cui la struttura non potrà essere aperta prima di un paio di mesi. Un disagio non di poco conto per chi deve partire e lasciare l'auto in sosta, ma anche per chi deve soltanto andare a portare o a prendere qualcuno, dal momento che il nuovo parcheggio dispone anche di posti

gratuiti per la sosta breve. Incompleto è anche il terminal per gli autobus extraurbani, che si trova sopra il parcheggio: sarà pronto per l'inizio del nuovo anno scolastico, a settembre.

Altra mancanza, che probabilmente sarà destinata a rimanere tale, è quella di una nuova sala d'attesa: al momento, infatti, continua a essere utilizzata quella a dir poco spartana che si trova nella temporary station. La destinazione dell'edificio storico è interamente commerciale, quindi non sarà lì che potrà trovare posto un'eventuale sala d'attesa. Ieri, al piano ammezzato della nuova struttura, i viag-



## COMPRO ORO

e

## ACQUISTIAMO ORO E ARGENTO

con pagamento immediato  
massime quotazioni di mercato



Montelupo Oro

COLORNO - Via Roma, 31 - Tel. 0521.815283  
S.SECONDO - Via Garibaldi, 110 - Tel. 0521.874362



Montelupo Gioielli

Gioielleria, orificeria e orologeria  
LANGHIRANO - V.XX Settembre, 7 - Tel. 0521.858511