

Inchiesta nella città che cambia

# BOHIGAS, LA PROVA ABITANTI

Immaginatevi di poter passare in auto sotto i binari della stazione. Immaginatevi anche di raggiungere via Trento da via Europa, e viceversa, percorrendo via Monte Altissimo. Immaginatevi ancora via Brennero a quattro corsie, due per ogni senso di marcia, con un' aiuola spartitraffico al centro. E, soprattutto, immaginatevi l'ingresso della stazione su via Alessandria. Certo, oggi come oggi, si fa fatica. Fra qualche anno, entro il 2009 stando ai piani dell'Amministrazione comunale, saranno comportamenti abituali nella zona Nord della città. Alcuni isolati tra viale Bottego, via Europa, via Brennero, via Pasubio e via Palermo.

## Ricucire lo strappo

«La nostra idea di base — spiega **Daniele Galvani**, assessore all'Urbanistica del Comune di Parma — è quella di riqualificare il territorio urbano della città. La ferrovia e la stazione rappresentano un taglio netto tra due zone e il nostro progetto ha il compito di ricucire lo strappo». Per farlo è stato scelto un architetto spagnolo, Oriol Bohigas. «Una scelta fatta dal sindaco ma che mi vede perfettamente d'accordo. Bohigas ha dimostrato grandi capacità professionali e l'opera di riqualificazione del porto di Barcellona, in occasione delle Olimpiadi del '92, ne è un esempio».

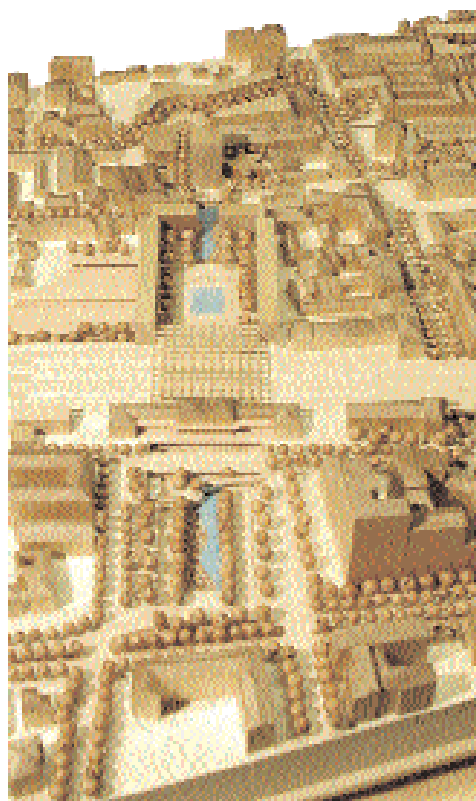
Nonostante il nome altisonante, però, sono arrivate critiche dagli abitanti dei quartieri interessati dall'opera di riqualificazione e dai consiglieri dell'opposizione in Consiglio comunale, non convinti di tutti gli

aspetti dell'operazione. «Abbiamo votato contro al progetto di riqualificazione della zona della stazione —

precisa **Gabriele Ferrari**, capogruppo della Margherita —, mentre abbiamo dato il nostro assenso a quello di via Pasubio, perché la nostra non è una presa di posizione contraria a priori». L'aspetto controverso riguarda l'aumento di cubatura dell'area: «dai 28 mila metri quadrati previsti inizialmente siamo passati ad oltre 40 mila. Nulla di strano se la decisione non fosse stata presa da una società finanziaria di Milano». La quale ha valutato insufficiente la cubatura iniziale e per equilibrare i costi ha fatto aggiungere dodicimila metri quadrati di superficie da mettere sul mercato. In più,



TRASLOCO • Il monumento a Bottego verrà spostato a nord della stazione.



COME SARA • Il plastico del progetto Bohigas.

secondo la Margherita, non è stato preso nella dovuta considerazione l'aumento di traffico che la viabilità in zona stazione dovrà sopportare. «Crediamo sia assolutamente indispensabile ripensare al progetto guardando anche all'area attualmente occupata dalla Bormioli, ora esclusa dalla riqualificazione». La modifica della volumetria la ammette anche l'assessore Galvani, confermando anche una riduzione degli alloggi Erp (edilizia residenziale pubblica), precisando che «a fronte di ciò è stata avviata una scheda norma (uno strumento urbanistico, n.d.r.) di 100 mila metri quadrati residenziali da realizzare entro dieci anni. E in ogni caso tutta l'operazione è stata fatta senza stravolgere il progetto e il consenso dei progettisti. Infatti, anche se la progettazione esecutiva dell'opera è stata affidata a tecnici locali, Bohigas e il suo staff ci assicurano la loro opera di consulenza».

**Le richieste del Comitato**  
I residenti di piazzale Dalla Chiesa dopo aver messo ➤

# LA NOTIZIA DENTRO

I particolari del progetto che rivoluzionerà la zona della Stazione. Che ne pensano i presidenti dei Quartieri interessati, il Gis di San Leonardo e il comitato di cittadini appena costituito? Le loro risposte, la difesa dell'assessore Galvani e le critiche dell'opposizione

## VITA NUOVA

SETTIMANALE DELLA COMUNITÀ  
DIOCESANA DI PARMA

«Le gioie e le speranze, le tristezze e le angosce degli uomini e delle donne di oggi, dei poveri soprattutto e di tutti coloro che soffrono, sono pure le gioie e le speranze, le tristezze e le angosce dei discepoli di Cristo, e nulla vi è di genuinamente umano che non trovi eco nel loro cuore».

(Gaudium et spes, 1)

**DIRETTORE RESPONSABILE**  
Giuseppe Bizzi

### IN REDAZIONE

Rita Torti (coordinatrice), Matteo Billi, Laura Caffagnini, Francesco Piazza, Maria Cecilia Scaffardi, Marcello Volta.

### HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO

Paola Biavardi, Caritas diocesana, Liliana Castagnetti, Umberto Cocconi, Marco Doldi, Emanuela Giuffredi, Gruppo diocesano Giustizia pace e ambiente, Stefania Monti, Alessandro Ronchini, punto.it, Aluisi Tosolini, Stefano Zamagni.

### FOTOGRAFO

Andrea Neri

### DISEGNI

Roberto Meli

**REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE:** Parma - Piazza Duomo, 1 (Palazzo del Vescovado) - Tel. 0521.230451 - Fax 0521.206265 - e-mail: redazione@vitanuova-pr.it - Ufficio abbonamenti tel. 0521.380511.

Amministrazione: amministrazione@vitanuovapr.it  
Iscritto il 15-12-1950 al n. 75 del Registro stampa del Tribunale di Parma. Editrice: Opera Diocesana San Bernardo degli Uberti; iscritto al Roc n. 1758. Iscritta al Rea dal 21-1-1997 n.199562.

**PUBBLICITÀ:** Publiedi - Via Mantova, 68 - Tel. 0521.464109 - Fax 0521.464101 - Parma.

**TARIFFE:** commerciali occasionali, pubbl. istituz. euro 12,50 a mod. (mm. 34 x 57); commerciali euro 10,33 a mod. (posiz. rigore 20% in più); cronaca, finanz. legali, sentenze, concorsi aste euro 0,67 mm/c più IVA. Pagamento anticipato.

**ABBONAMENTO ANNUO:** Euro 40 (45 numeri) - C.C.P.n. 221432 intestato a «Vita Nuova» Parma. Spedizione in abbonam. post. 45%, art. 2, comma 20/b, L. 662/96. Filiale di Parma.

**Progetto grafico:**  
William Tedeschi  
Impaginazione in redazione.

**Stampa:**  
Stamperia srl - Via Mantova 79/a - Parma  
Tel. 0521.271690 - Fax 0521.271637

ASSOCIATO



Federazione Italiana  
Settimanali Cattolici

ASSOCIATO



Unione Stampa  
Periodica Italiana

Questo numero è stato chiuso in redazione mercoledì 9 luglio, alle ore 13.30. Tiratura: 2.200 copie.

in atto alcune forme di protesta ed essersi organizzati in un comitato, vivono una situazione di stallo. «Il fatto è che non è per nulla facile motivare le persone quando mancano degli spunti — ammette **Maria Cristina Cornelli**, portavoce del Comitato —. *Da tempo aspettiamo un incontro con gli assessori ma per il momento siamo ancora in attesa nonostante la richiesta di intervento anche al presidente della Circoscrizione*». E proprio **Davide Mora**, a capo del quartiere Parma Centro, annuncia che l'incontro verrà fatto a breve. «L'assessore Vignali me lo ha assicurato. Gli abitanti della zona posso stare tranquilli perché non ci siamo disinteressati e nemmeno dimenticati di loro e delle problematiche relative al progetto emerse durante l'incontro pubblico nel quale l'assessore Galvani ha presentato l'opera di riqualificazione».

Tre in particolare gli aspetti che preoccupano abitanti e lo stesso presidente Mora: la viabilità, gli scavi in piazzale Dalla Chiesa che potrebbero danneggiare i palazzi e il monumento a Vittorio Bottego. Lo spostamento della statua dell' esploratore è il problema che fino ad oggi pare abbia attirato maggiormente l'attenzione dell'opinione pubblica. «Bohigas però ci ha fatto notare — spiega l'assessore Galvani — che con la conclusione del progetto l'ingresso principale della stazione sarà posto nella parte a nord, dove attualmente c'è lo scalo merci». E proprio nella piazza davanti al nuovo ingresso verrà ricollocato il monumento a Bottego.

### Zone recuperate e traffico

Spostandoci a nord, nelle zone di via Europa, via Trento e via Pasubio, i problemi non cambiano. «E' un ottimo progetto quello della zona ex Manzini, compreso tra via Palermo e via Pasubio — esordisce **Massimo Montani**, presidente del quartiere San Leonardo — perché va a recuperare un'area disastrosa ed abbandonata. Al



**SARÀ UN VIALE** • La piccola via Brennero: nel nuovo progetto avrà quattro corsie e un'aiuola spartitraffico.

posto di capannoni sorgeranno aree verdi, 175 nuovi appartamenti e un ampio parcheggio sotterraneo». Le perplessità riguardano, invece, l'area verso via Europa, con la nuova autostazione delle corriere, un centinaio di nuovi appartamenti e insediamenti commerciali. E, in particolare, la nuova stazione dei treni. «Ci preoccupa la maggior incidenza di autoveicoli che dovrà sopportare la rete viaria già oggi vicina alla saturazione», conclude Montani.

### Il Gis sulla viabilità

Il Gis (Gruppo di impegno sociale) che da anni è attivo nel quartiere San Leonardo e che in più riprese aveva evidenziato la necessità di una riqualificazione della zona, ha stimato in un migliaio circa le persone in più che graviteranno nell'area. «Il progetto, nel suo insieme, è sicuramente positivo — dice **Roberto Caleffi**, presidente del Gruppo — ma ci sono alcune situazioni che non ci convincono». Per esempio via Brennero che nei piani dell'Amministrazione dovrebbe diventare un viale a quattro corsie e il principale accesso da nord alla stazione. «Ora è una semplice stradina e per portarla ai 14 metri di larghezza indicati nel progetto dovrebbero essere intaccati giardini e palazzi ai lati della carreggiata». Non solo. Deve essere prevista un'adeguata regolamentazione delle svolte negli incroci di Via Brennero e via Alessandria su via Tren-

to, e di via Monte Altissimo e della stazione delle corriere su via Europa. «Perché se si prevedono solo svolte a destra in uscita e in entrata è un conto, ma per consentire svolte in tutti i sensi di marcia devono essere compiuti interventi strutturali per garantire funzionalità e sicurezza». E la viabilità aumenterà quasi certamente anche in via Sassari e via Alessandria, attualmente abituate ad un traffico solo residenziale.

### E sotto passa la metro

Infine i tempi degli interventi. «Per quanto riguarda la zona di via Pasubio siamo più avanti perché la Stu (Società di trasformazione urbana, ndr) necessaria per gestire e realizzare l'intervento di riqualificazione è già pronta ed entro il 2006 i lavori dovrebbero essere terminati», spiega Galvani. Tempi più dilatati, invece, per il comparto stazione in quanto gli scavi sotto i binari verranno effettuati senza interrompere il transito dei convogli in superficie e quindi usando una particolare cautela. «Inoltre approfittiamo degli scavi anche per predisporre le basi della metropolitana leggera». Un percorso di attraversamento della città da Nord a Sud lungo tredici chilometri e diciotto fermate. Con i due capolinea al Centro Torri e al Campus, più una deviazione per l'aeroporto. Il tutto passando sotto il quartiere San Leonardo. Un altro passo oltre l'immaginazione.

MATTEO BILLI