

La nuova stazione di Parma è al servizio di pedoni e ciclisti?

Il progetto per il completo riassetto della stazione ferroviaria di Parma ha come obiettivo, secondo i suoi promotori, di creare un punto di riferimento a livello locale e nazionale, a servizio di una realtà attiva, comoda e con facilità d'accesso e d'uso.

A prima vista questo è vero, perchè il complesso è concepito come un vero nodo intermodale inserito fra grandi sistemi di trasporto: non è solo il passaggio delle linee ferroviarie principali del Paese, ma anche lo snodo di un sistema ferroviario locale verso il territorio circostante (da Reggio Emilia a Piacenza, da Pontremoli a Casalmaggiore, da Mantova a Fidenza, Busseto, Cremona), migliorato ulteriormente da una nuova coppia di binari che permette il potenziamento del Servizio ferroviario regionale sulla linea esistente, con treni più frequenti e a orario cadenzato fra Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Modena e Bologna. Sempre qui faranno capo le due linee della metropolitana, quella che attraversa la città e il collegamento con l'aeroporto, il tutto servito da parcheggi e da una nuova stazione di autobus.

Anche come tipo di stazione, il progetto dello spagnolo Oriol Bohigas sembra innovativo, perchè sviluppa un tema che in Italia ha cominciato a prendere corpo all'inizio degli anni Novanta, nell'era Necci delle Ferrovie dello Stato: quello di aprire le stazioni alla città, superando l'effetto barriera rispetto al tessuto urbano dove si trovano, creando varchi o sottopassi o passerelle attrezzate; ma anche moltiplicando le funzioni, per andare al di là del puro e semplice ruolo trasportistico e trasformarle in luoghi di vita sociale ed economica, al posto delle isole degradate in cui sono spesso ridotte, compresa quella di Parma.

Mentre una stazione ferroviaria ha come utenti pedoni e ciclisti, paradossalmente il progetto di Bohigas punta soprattutto a eliminare l'effetto barriera per le auto, perchè di fatto privilegia la creazione di un collegamento stradale efficiente fra la parte sud della città, cioè il centro e i viali della circonvallazione interna, con le aree a nord, dove, contemporaneamente alla stazione, è previsto un nuovo quartiere al posto di capannoni e fabbriche dismesse.

Il progetto

Molto più complicata è l'accessibilità da parte dei cittadini e degli utilizzatori della stazione che si muovono a piedi o in bicicletta, perchè tutto è concepito in funzione delle auto e degli autobus e l'accessibilità appare decisamente peggiorata rispetto a quella attuale. Inoltre, nulla sembra essere stato previsto per il parcheggio sicuro e coperto delle biciclette, un annoso problema dell'attuale stazione. Se la stazione deve essere multimodale, non si possono dimenticare le biciclette per favorire gli spostamenti bici+treno.

Il nuovo progetto cambia completamente logica e ingigantisce il sottopasso trasformandolo nella stazione vera e propria, sotto tutto il fascio dei binari.

Concettualmente la soluzione ha il suo punto focale in un grande spazio vuoto alto 10 metri, largo 70 e lungo 110, metri scavato sotto i binari e l'attuale edificio di stazione, al quale si raccordano due piani inclinati, larghi anch'essi circa 70 metri, che portano in superficie collegando i due lati della

ferrovia; uno di essi è ricavato rimuovendo l'intera piazza Bottego, partendo da viale Bottego e scendendo fin sotto la stazione esistente.

Questi piani inclinati hanno al centro una fascia a verde e la nuova stazione (sotto i binari), mentre ai lati si snodano i percorsi pedonali e carrabili che proseguono poi in entrambe le direzioni, creando nell'insieme una lunga piazza continua larga oltre 70 metri e disposta lungo l'asse nord-sud, sotto la quale si sviluppa anche il tracciato della metropolitana.

La nuova stazione è su due piani, con la biglietteria in basso e un mezzanino superiore, da cui si accede ai binari.

In superficie, per dare una forma unitaria al complesso, si crea una copertura monumentale sopra i binari, a due falde di oltre 60 metri (da sola ha un costo stimato di 7,5 milioni di euro), mentre l'edificio esistente assume più un ruolo di rappresentanza, in collegamento diretto con gli spazi sottostanti, compresa la stazione della metropolitana.

Attorno si crea un sistema d'interscambio modale con parcheggi in struttura (ne è previsto uno sotterraneo di alcune centinaia di posti auto), la nuova stazione degli autobus urbani ed extraurbani, dimenticando, sembra, il parcheggio sicuro per le biciclette, che sono sempre presenti nelle stazioni all'estero.

Il problema dell'accessibilità

In questo quadro il nodo centrale è quello dell'accessibilità, con tutti i percorsi distribuiti ai due lati del piano inclinato, mentre al centro si trova il monumento a Bottego, poi una fascia di verde e infine la stazione.

I percorsi pedonali sono all'esterno, con scale e scivoli, poi ci sono le due strade, larghe, di due corsie a senso unico (il doppio di via Trento), con lo stesso calibro e in continuazione di via Verdi e via Toschi; altri marciapiedi e scale sono sul lato interno, lungo la fascia verde, ma per raggiungerli è necessario attraversare le due nuove strade, o via Bottego.

Di fatto, contrariamente alla maggior parte degli esempi di riqualificazione, qui non è la stazione al centro del sistema, con percorsi stradali e pedonali che terminano ai suoi lati.

Qui prevale l'accessibilità stradale, con la stazione collocata al centro di una grande rotonda sotterranea percorsa non solo dal traffico diretto ad essa ma anche e soprattutto da quello di attraversamento, fra il centro storico e il nuovo quartiere realizzato nelle aree periferiche a nord, completante riqualificate con la costruzione di una grande piazza circondata da nuovi edifici per residenze, uffici, spazi commerciali e un albergo.

Quindi pedoni e ciclisti dovranno attraversare delle strade trafficate se vorranno raggiungere la stazione, e da qui salire due rampe di scale per portarsi sui binari.

E' questa la stazione del futuro?

Rita Mendola
Bicinsieme-FIAB Parma

Francesco Dradi
Legambiente Parma