

**COMUNICATO STAMPA****PIANO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA STAZIONE****IL CONTESTO URBANO**

Il Comune di Parma ha avviato negli anni scorsi una forte politica di riqualificazione urbana nel quadrante nord della città.

In particolare l'intera area della stazione ferroviaria, della piazza antistante indirizzata verso il centro urbano e le aree poste oltre la ferrovia corrispondenti alle vecchie zone di scalo ferroviario non più utilizzate, sono state oggetto di un Piano di Riqualificazione Urbana.

Il progetto di riqualificazione urbana dell'area a nord e a sud della stazione, insieme a quello delle aree tra via Pasubio e via Palermo, corrispondono concettualmente ad uno stesso obiettivo globale: riqualificare zone realmente centrali per la loro posizione cartografica rispetto al centro storico di Parma, ma in una condizione di disorganizzazione urbana e di qualità suburbana.

Il tracciato della ferrovia nel senso est – ovest si è trasformato in una barriera di separazione fra i settori della città situati a nord e a sud della stessa. Questa separazione viene accentuata perché la parte nord della città è ad un livello dell'ordine di circa 5 m. più bassa del livello della ferrovia. Questa barriera fisica, somma della ferrovia e del dislivello a nord, era uno degli elementi da limitare o eliminare il più possibile nel progetto di riqualificazione urbana. I progetti delle aree urbane a nord si focalizzano su uno stesso obiettivo di riqualificazione, applicando temi diversi: in particolare nell'area della stazione si deve risolvere la connessione fisica, visuale e psicologica dei due settori della città a diversi livelli, sfruttando la ristrutturazione della stazione ferroviaria.

ELEMENTI DELLA RIQUALIFICAZIONE

Il Progetto per l'area compresa tra viale Bottego a sud e via Alessandria a nord, si fonda su cinque elementi fondamentali:

1. LA PIAZZA CONTINUA DA VIALE BOTTEGO A VIA ALESSANDRIA

La nuova piazza di attraversamento nord/sud è l'elemento centrale dell'intervento. Esso rappresenta l'elemento di connessione urbana, il ricettore del flusso pedonale e automobilistico, il sistema di articolazione dello spazio pubblico e di accesso alle funzioni pubbliche di nuova collocazione: l'atrio e le biglietterie della stazione ferroviaria, l'ingresso ai parcheggi pubblici e al nuovo sistema lineare del verde urbano.

E' strutturata mediante un doppio sistema di corsie parallele con al centro lo spazio pubblico, arricchito dal verde urbano e dalla ricollocazione della statua dell'esploratore Vittorio Bottego. Tutta la piazza, con una pendenza leggera passa al di sotto del rilevato ferroviario.

Con questa operazione si sono raggiunti alcuni obiettivi fondamentali:

- unire visivamente e funzionalmente le due parti di città storicamente separate dalla ferrovia;
- rendere facilmente accessibile sia da nord che da sud il nuovo atrio della stazione, organizzato come un piccolo centro commerciale, dal quale accedere ai binari mediante risalite meccanizzate;



Comune di Parma

- creare a nord uno spazio urbano molto rappresentativo che si configura come un nuovo polo centrale della città;
- creare spazi necessari per lo stazionamento delle automobili private e dei taxi che inevitabilmente gravitano intorno alle stazioni. A questo scopo è importante la riconversione di via Monte Altissimo, correggendo la sua informalità urbana e la sua evidente disfunzionalità.

L'attuale stazione si mantiene con accesso a livello superiore con un grande atrio collegato con l'atrio inferiore. L'accesso alla stazione è così più fluido, con entrate alternative e flessibili e su livelli diversi (ingresso solo pedonale dal locale della vecchia stazione, accesso intermodale dallo spazio ricavato in galleria).

2. LA NUOVA PIAZZA DALLA CHIESA

La nuova piazza Dalla Chiesa, rispettando la preesistente sistemazione del verde più rilevante, si articola mediante un ampio piano inclinato posto al centro dello spazio, che costituisce il percorso d'ingresso monumentale al nuovo atrio della stazione ferroviaria.

Un nuovo sistema di arredo urbano costituito da aiuole verdi e nuove piantumazioni di filari arborei, consente di definire i nuovi spazi attrezzati per la sosta e per il passeggio. Il secolare ginkgo biloba è stato ricollocato in una posizione maggiormente protetta rispetto a quella attuale.

3. LA NUOVA PIAZZA A NORD

La nuova piazza realizzata a nord della ferrovia prolunga lo spazio urbano di piazza Dalla Chiesa verso nord, mantenendone le medesime caratteristiche di arredo e di qualità dello spazio urbano, in un'area che era abbandonata e degradata.

In futuro, con l'attuazione del secondo stralcio, la piazza si chiuderà visivamente con un edificio di 45 metri di altezza che presiederà e concluderà esteticamente l'asse compositivo delle piazze. A partire da questo spazio si tratterà una strada porticata che permetterà di collegare le piazze e la stazione con via Brennero, una strada fondamentale per la ristrutturazione circolatoria di tutto il settore.

Gli edifici che contornano la grande piazza e il suo intorno hanno usi diversificati e misti: abitazioni, uffici, commercio, albergo, servizi istituzionali e ferroviari.

4. LA NUOVA STAZIONE FERROVIARIA

E' stato realizzato uno studio dettagliato della possibile organizzazione della nuova stazione ferroviaria, completato con le indicazioni programmatiche e funzionali di R.F.I.; in particolare le operazioni messe in atto sono le seguenti:

- copertura di tutti i binari con un nuovo sistema di pensiline collegate tra di loro per una migliore protezione di tutta l'area di fermata dei passeggeri e dei treni;
- creazione di un grande atrio a livello inferiore sotto i binari, dove collocare tutti i servizi complementari con aree commerciali e di servizio. Creazione anche di un mezzanino longitudinale che diventa l'asse di distribuzione di tutti i flussi dei passeggeri per l'accesso ai binari;
- creazione di una duplice possibilità di accesso da sud e da nord attraverso la nuova piazza.



Comune di Parma

5. IL NODO DI INTERSCAMBIO E I PARCHEGGI

Questo settore urbano funziona come un grande nodo di interscambio modale.

Dalla nuova piazza a nord si accede a una stazione di autobus extra urbani, dotata di tutti i servizi necessari e con una circolazione autonoma, con entrata e uscita dei mezzi da via Europa. Nella porzione sottostante sono stati realizzati parcheggi sotterranei su 2 livelli, mentre i servizi di taxi e le relative fermate sono collocati intorno al nuovo vestibolo della stazione in prossimità delle entrate principali, collegate direttamente da 10 linee di autobus e una di filobus urbani.

Colonnine di ricarica veicoli elettrici, stalli per il car sharing nonché la postazione di bike sharing completano l'offerta di intermodalità della nuova stazione, che, con il prossimo incremento di rastrelliere per biciclette, agevoleranno l'accesso alla stazione senza alcun impatto ambientale.

L'accesso automobilistico per il carico e scarico dei passeggeri e per raggiungere i parcheggi pubblici (la cui gestione è in fase di affidamento) è consentito da viale Borsellino, mentre l'uscita su viale Falcone e la immissione in viale Bottego sono consentiti esclusivamente ai bus urbani e ai taxi.

Infine, ogni edificio di nuova costruzione ha il proprio parcheggio interrato

LA STORIA DELLA SOCIETA'

La Società è stata promossa dal Comune di Parma per la realizzazione del **Programma di Riqualificazione Urbana denominato "Stazione FS – ex Boschi"** (PRU), promosso ai sensi della Legge Regione Emilia-Romagna 3 luglio 1998, n. 19 "Norme in materia di riqualificazione urbana", con cui, tra l'altro, sono stati stanziati fondi regionali da destinare alla realizzazione di opere pubbliche previste in programmi di riqualificazione urbana.

La Società è stata formalmente costituita in data 15 ottobre 2003 e la **Convenzione** regolante i rapporti **con il Comune di Parma** è stata stipulata per atto pubblico in data 15 gennaio 2005. A seguire tale convenzione è stata modificata ed integrata nel 2007, nel 2010, nel 2011 e da ultimo nel dicembre 2013.

Nel frattempo, in data 29 aprile 2004 era stato stipulato un **Accordo di Programma** tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Parma, Comune di Parma e STU Stazione (successivamente integrato con Accordo integrativo del 1 aprile 2010). In tale Accordo venivano definiti i ruoli dei diversi enti promotori dell'intervento e gli apporti economici che ognuno di essi si impegnava a convogliare.

II P.R.U.

A partire dal 2004, per il conseguimento dell'oggetto sociale, la Società ha svolto tutte le attività necessarie per la progettazione del PRU, per l'acquisizione di tutti gli immobili compresi nel comparto e per l'avvio dei lavori di esecuzione dell'intervento, comprendenti opere pubbliche e opere "private" destinate alla commercializzazione sul mercato.

In particolare, la Società ha provveduto all'acquisizione di tutti gli immobili interessati dall'ambito di trasformazione urbana addivenendo alla stipula di accordi e di contratti di compravendita con gli originari proprietari, sia pubblici (ad esempio gruppo Ferrovie dello Stato), sia privati, per i quali ha altresì promosso attività di delocalizzazione.



Comune di Parma

Parallelamente, la Società ha affidato, previa procedura di gara europea, i servizi di progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi compresi nel Programma di Riqualificazione Urbana ad una équipe di professionisti aventi come capogruppo lo **studio MBM di Barcelona degli architetti Bohigas, Martorell, Mc Kay e Capdevila**.

Sulla base dello sviluppo progettuale, il PRU è stato convenzionalmente articolato in tre stralci funzionali, in relazione ai diversi tempi di realizzazione e alle differenti modalità attuative:

–1° stralcio: corrispondente all'attuale Stazione e all'intorno, gestito direttamente dalla Società che nel **2007** ha provveduto ad appaltarne i lavori all'ATI Bonatti-Di Vincenzo tramite bando ad evidenza pubblica

–2° stralcio: corrispondente alla zona posta a nord dell'attuale Stazione e del primo stralcio, gestito indirettamente dalla Società che, dopo aver completato il progetto definitivo, dovrà provvedere a bandire l'appalto per la realizzazione delle opere di urbanizzazione e alla conseguente relativa commercializzazione come "aree fabbricabili" (l'appalto di questo intervento dovrebbe avviarsi nell'autunno 2014);

–3° stralcio: corrispondente alla zona posta ad Ovest dell'attuale Stazione, che potrà essere avviato solo dopo il completamento del 1° stralcio (in particolare, dopo lo smobilizzo della Temporary Station) e sarà gestito indirettamente dalla Società, attraverso la relativa commercializzazione con procedure analoghe a quelle seguite per il 2° stralcio.

Ad oggi, lo stato di attuazione del PRU è il seguente:

- i lavori previsti nel 1° stralcio del PRU sono terminati;
- la procedura di gara per l'appalto delle opere di urbanizzazione e la correlata alienazione dell'area fabbricabile identificata come 2° stralcio verrà attivata prossimamente
- parallelamente la Società STU Stazione prevede di avviare la procedura di gara per la realizzazione dei lavori e l'alienazione delle aree del 3° stralcio.

I FINANZIAMENTI

La **copertura dei costi** previsti per la realizzazione del PRU è assicurata da ricavi derivanti dalla commercializzazione dei beni immobili, da contributi pubblici e da ricavi derivanti dalla gestione pluriennale dei parcheggi pubblici previsti nel 1° stralcio.

Questo il dettaglio dei contributi pubblici previsti in sede di Accordo di Programma nel 2004 a sostegno della realizzazione del PRU Stazione:

Contributo Ministero Infrastrutture (complessivi euro **25.000.000**): destinato al finanziamento integrale dei lavori di realizzazione del sottopasso della stazione ferroviaria.

Contributo Regione Emilia-Romagna (complessivi euro **3.202.033**): destinato al finanziamento delle opere di urbanizzazione previste nel PRU.

Contributo Comune di Parma (complessivi euro **15.241.676**): destinato al finanziamento delle opere pubbliche previste nel PRU.



Comune di Parma

Contributo TAV (complessivi **euro 1.549.371**): destinato al co-finanziamento dei parcheggi pubblici previsti nel PRU.

Contributo "Progetto Pilota per la Sicurezza Urbana" (complessivi **euro 3.081.181**): erogati pariteticamente da Comune di Parma e Regione Emilia-Romagna e destinati alla realizzazione della stazione temporanea e altri interventi collaterali.

A seguito dello stato di crisi della Società nel corso del 2011, sono stati conferiti questi due ulteriori finanziamenti:

Contributo Comune di Parma come ulteriore integrazione pari ad **euro 17.000.000**, deliberata dal Consiglio Comunale con proprio atto in data 5 luglio 2011.

Contributo derivante da parte dei fondi statali ex Legge n. 73/2010, cd "ex metro", originariamente destinati alla realizzazione della metropolitana di Parma, I contributi devoluti a favore del PRU assommano ad **euro 16.315.000** (urbanizzazioni del 2° e 3° stralcio) ed **euro 1.680.000** (realizzazione stradello Via Trento), entrambi previsti nel nuovo piano industriale della Società.

– Infine, la convenzione sottoscritta tra Comune di Parma e Società prevede il diritto della Società medesima, al termine dei lavori, di affidare a terzi la gestione pluriennale di tutti i **parcheggi pubblici** previsti nel PRU., per un importo ipotizzato del canone concessorio in **euro 3.500.000**.

Le opere pubbliche realizzate fino ad oggi comprendono:

- ü Piazza Nord (parte pubblica),
- ü Piazza sud
- ü Sottopasso e copertura stazione
- ü Fabbricato Viaggiatori
- ü Viadotti
- ü Cunicolo
- ü Autorimessa H
- ü Reti tecnologiche
- ü Sistemazioni esterne
- ü Viabilità.

In conclusione, le parti pubbliche ad oggi ammontano ad **€ 52.072.396,94** al netto del ribasso, oneri di sicurezza inclusi (Appalto Bonatti).



Comune di Parma

A questi valori vanno aggiunti:

ü	Altri Lavori vari	€ 624.000,00
ü	Acquisto aree	€ 915.000,00
ü	Allacci e reti	€ 337.000,00
ü	Spese tecniche	€ 13.800.000,00
ü	Spese tecniche varie	€ 1.324.000,00
ü	Spese e oneri vari	€ 1.300.000,00
ü	Oneri ferroviari	€ 18.320.000,00 (<i>comprendono anche la Temporary station e il sottopasso temporaneo</i>)
ü	Oneri finanziari	€ 2.248.000,00

Per un totale di € **38.868.000**.

La spesa complessiva a carico delle parti pubbliche è stata quindi finora di 90 milioni di euro.

Parma, 6 maggio 2014