

# Metrò, fermata in Ghiaia?

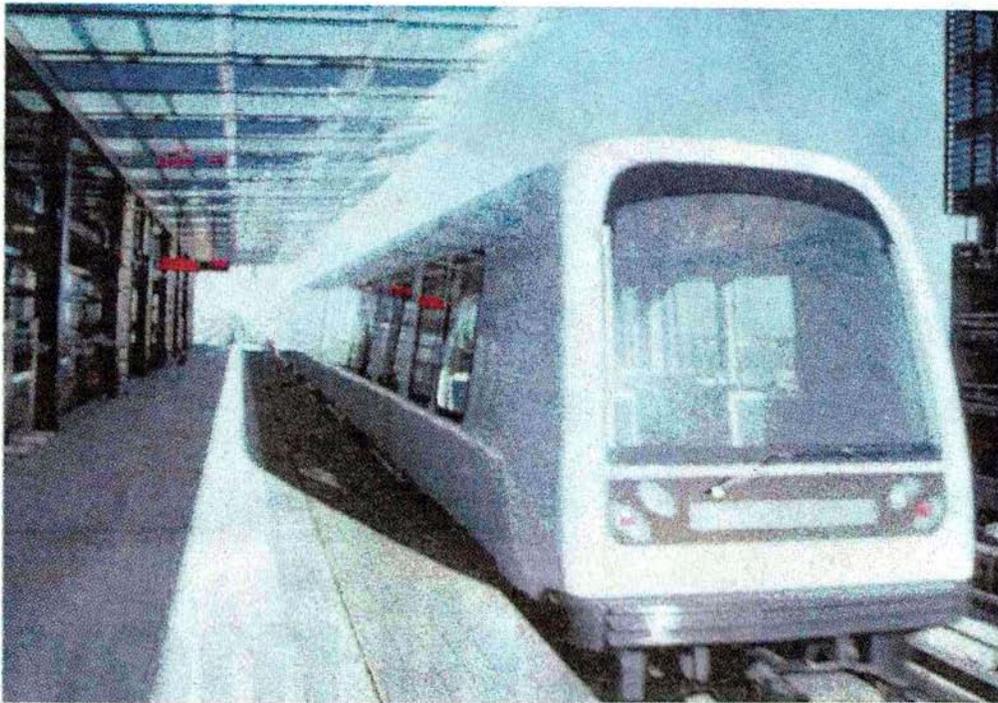
Ipotesi al vaglio dei progettisti e dell'amministrazione comunale  
Nuove modifiche in vista per l'opera che sarà pronta nel 2014

**Pierluigi Dallapina**

■ Dai banchi del mercato alla stazione sotterranea scendendo lungo 22 metri di scale. Far passare la metropolitana leggera sotto la Ghiaia è una delle ultime ipotesi al vaglio dei progettisti, sempre più intenzionati ad abbandonare la fermata di piazza Garibaldi per paura di incontrare reperti archeologici durante le operazioni di scavo.

«La stazione in piazza Ghiaia è un'opportunità che il Comune sta valutando con Metroparma e l'agjudicatario dei lavori. Ma stiamo anche valutando la compatibilità dei tempi con l'intervento su piazza Ghiaia che ha la priorità». A confermare quella che ormai è più che un'idea è stato il vicesindaco, Paolo Buzzi, durante il dibattito organizzato dal circolo Il Borgo sul tema «Metropolitana e mobilità sostenibile». Dalla cattedra dell'aula dei Filosofi, nel palazzo dell'università, amministratori, tecnici e docenti universitari, hanno passato in rassegna pregi e difetti di un'opera che con i suoi 306 milioni di euro di costo viene riconosciuta da tutti come «l'appalto del secolo». Un appalto da iniziare fra un anno e da consegnare nel 2014.

Cancellare alcune fermate dal percorso, per aumentare la velocità della metro, è l'altra novità del progetto definitivo che le imprese Pizzarotti, Coopsette e Consorzio cooperative costruzioni dovranno trasformare in opera concreta. «Il nostro obiettivo è quello di ottimizzare il tracciato», spiega Maurizio Ghillani, ammi-



## Ricorso contro la bocciatura

### Mercoledì prossimo il verdetto sul referendum

■ **Perplessità sulla realizzazione della metropolitana leggera sono arrivate dai relatori invitati da «Il Borgo», primo fra tutti Carlo Scarpa, docente di Economia industriale a Brescia, che ha preso di mira il costo dell'opera.** «In media - dice - fra preventivo e consultivo si sballa del 50 per cento, e per quella di Brescia dagli iniziali 562 milioni si è passati agli attuali 750 mi-

lioni di euro». Polemico anche l'ex presidente di Legambiente, Fabio Faccini, per il quale «quattro giornate di blocco del traffico potranno dare lo stesso beneficio ambientale della metropolitana», mentre Massimo lotti del Pd ha sottolineato «come l'unico punto forte del tracciato sia la stazione, in quanto anche l'ospedale viene escluso». Fra i nemici giurati della metropoli-

tana c'è l'avvocato Arrigo Allegri, presidenti dell'associazione «Monumenta», e fra i promotori del referendum abrogativo sulla metro, bocciato dal presidente del consiglio comunale, Elvio Ubaldi. Le sorti del referendum saranno più chiare mercoledì prossimo, quando la magistratura ordinaria dovrebbe pronunciarsi sull'ammissibilità o meno della consultazione. ♦ P.D.

nistratore delegato di Metroparma - e per questo le fermate sono state ridotte dalle 26 del progetto preliminare alle 20 di quello definitivo per calare ancora fino a 16, massimo 17 stazioni».

Far correre i vagoni più veloci delle auto è l'obiettivo dei progettisti, che puntano a raggiungere i 28 chilometri orari, contro i 17 chilometri l'ora degli autobus.

Per invogliare i parmigiani a usare la metro, anche la Tep ed Smtp dovranno fare la loro parte, «cambiando totalmente i percorsi degli autobus», come spiega l'ad di Metroparma, e attivando «un servizio a navetta con mezzi più piccoli e veloci» - per dirla con le parole del vicesindaco Buzzi.

Chiuso il capitolo delle modifiche, quello che non cambia della metropolitana leggera saranno gli undici chilometri di tracciato, sei in galleria e cinque in superficie, che Pizzarotti, Coopsette e Ccc dovranno realizzare dal Campus al casello dell'Al.

Il primo tratto dei lavori sarà quello dalla stazione al Campus, «che inizierà l'anno prossimo e terminerà nel giro di cinque anni» come assicura Ghillani, passando per la Ghiaia, ponte Caprazucca, piazzale Barbieri, la Villetta, via Montanara-Cinghio e il parcheggio scambiatore sud.

Dopo un breve parapiglia, nato per un «buffone» urlato dal fondo della sala, il vicesindaco Buzzi ha ribadito con forza la necessità di una metro per Parma, una città che «nell'arco dei prossimi nove anni arriverà a quota 200mila abitanti». ♦