



COMUNE DI PARMA
SETTORE OPERE PUBBLICHE



Responsabile Unico del Progetto

Ing. Matteo Mochi

Parma Infrastrutture S.p.A.

Progettista delle opere architettoniche

Arch. Davide Marazzi

Collaboratori al progetto

Arch. Maria Belen Aguirre Vaca

Arch. Giorgia Negri

Marazzi Architetti

Progettista delle strutture

Ing. Francesco Picarelli

Progettista impianti elettrici

Ing. Marco Sampietri

COSTEL Progettazioni

Coord. della sicurezza in fase di progettazione

Geom. Federico Comelli

PROGETTO ESECUTIVO

INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE CARLO ALBERTO DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

(CUP I97H23001480004 - CUI L00162210348202400013)

Titolo elaborato:

RELAZIONE STORICO-ARTISTICA

Codice elaborato:

228_PE_LOT1_PRI_ARC_GEN_302_0

Rev.	00	EMISSIONE
Data		15/05/2026
Formato		A4
Scala		-
File		

COMUNE DI PARMA
INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE C.A. DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

PROGETTO ESECUTIVO
Relazione storico-artistica

Codice documento
228_PE_LOT1_PRI_ARC_GEN_302_0

Rev Data
00 15/05/2026

INDICE

1	INQUADRAMENTO STORICO DELL'AMBITO URBANO.....	2
2	IL NUCLEO ORIGINARIO OTTOCENTESCO DELLA STAZIONE FERROVIARIA.....	3
3	LE TRASFORMAZIONI DEL PRIMO NOVECENTO.....	3
4	I DANNI BELlici E LE TRASFORMAZIONI DEL SECONDO DOPOGUERRA.....	5
5	IL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA CONTEMPORANEO.....	6
6	IL VALORE STORICO-CULTURALE DELLA STRATIFICAZIONE	8
7	CONSIDERAZIONI FINALI AI FINI PROGETTUALI.....	8

PROGETTO ESECUTIVO
Relazione storico-artistica

Codice documento
228_PE_LOT1_PRI_ARC_GEN_302_0

Rev Data
00 15/05/2026

1 INQUADRAMENTO STORICO DELL'AMBITO URBANO

La realizzazione della ferrovia rappresenta per la città di Parma uno dei principali momenti di trasformazione urbana dell'età moderna. L'introduzione della linea ferroviaria Milano-Bologna nella seconda metà del XIX° secolo determina infatti una profonda ridefinizione del rapporto tra città storica e territorio, introducendo un nuovo assetto ed un differente equilibrio contraddistinti da un margine urbano fisico posto lungo il settore settentrionale della città consolidata.

La nuova infrastruttura assume peraltro fin da subito un ruolo strategico e fondante sotto il profilo economico e logistico e diviene elemento di rappresentazione di una nuova identità urbana che guarda con speranza alla modernità.

Comparsa come ipotesi progettuale ancor prima dell'Unità d'Italia, la ferrovia nasce da un accordo siglato nel 1851 tra il Governo Austriaco, il Ducato di Parma, il Ducato di Modena, il Granducato di Toscana e lo Stato Pontificio, finalizzato al prolungamento della linea pontificia da Bologna verso Piacenza.

L'impianto ferroviario viene collocato a nord della città storica, in prossimità dell'allora Porta Santa Croce, configurandosi inizialmente come margine urbano. Nel tempo, tuttavia, l'espansione edilizia e l'evoluzione della città trasformano progressivamente tale limite in una nuova centralità infrastrutturale e urbana.

La piazza antistante assolveva originariamente al duplice ruolo di filtro tra la città storica e il nuovo scalo ferroviario e di spazio di rappresentanza.

Concepita secondo i principi urbanistici ottocenteschi legati all'enfaticizzazione del ruolo e della monumentalità delle infrastrutture pubbliche, l'area era pensata sia come luogo ordinato di accesso destinato all'arrivo e alla partenza di viaggiatori, carrozze e merci, sia quale "biglietto da visita" della città moderna. La piazza assumeva pertanto un ruolo simbolico e funzionale al tempo stesso, configurandosi quale elemento di mediazione tra la dimensione urbana consolidata e la nuova dimensione "geografica e territoriale" introdotta dalla nuova infrastruttura.

Dal punto di vista fisico il piazzale, uno spazio quadrangolare delle dimensioni di 90x140 metri ca, presenta fin da subito una configurazione inedita, determinata dall'esigenza di raccordare la quota della città alla quota dell'infrastruttura, sensibilmente rialzata rispetto al piano della campagna circostante.

L'andamento altimetrico determina la formazione di un piano inclinato che raggiunge in progressione regolare la quota del tracciato ferroviario e del vicino ponte e la piazza diviene una sorta di grande "terrazzo" urbano che inquadra scenograficamente la prospettiva verso il centro storico,

La piazza era originariamente configurata quale spazio pedonale circondato da strade, con lato minore rivolto verso la Stazione da un lato ed aperto alla città dall'altro, bordato da file di platani di alto fusto; il disegno del "parterre" centrale, di matrice organica e romantica, era articolato in aiuole di diversa forma e dimensione, percorsi sinuosi e spazi verdi ornamentali, impreziositi dalla presenza del monumento a Vittorio Bottego, collocato quale elemento celebrativo e fulcro prospettico della piazza.

L'impianto originario contribuiva dunque a definire un'immagine urbana funzionale, rappresentativa e qualificata, coerente con il ruolo monumentale attribuito al nuovo accesso ferroviario della città e al ruolo culturale rappresentato dalla città proiettata verso il futuro.

COMUNE DI PARMA

INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE C.A. DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

PROGETTO ESECUTIVO
Relazione storico-artistica

Codice documento
228_PE_LOT1_PRI_ARC_GEN_302_0

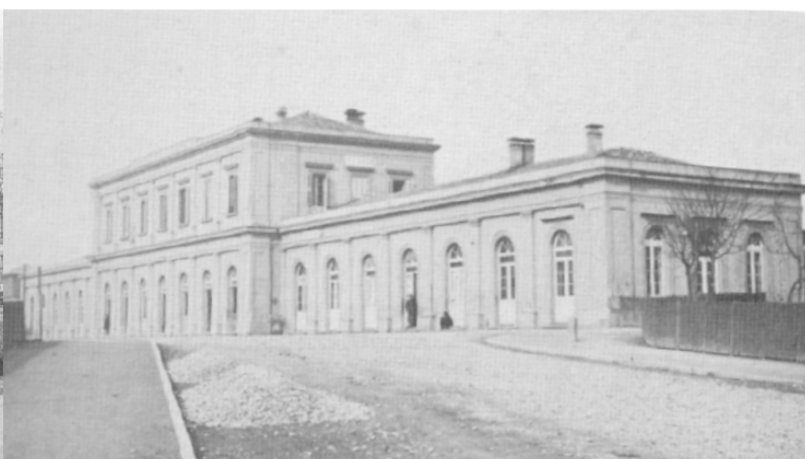
Rev Data
00 15/05/2026

2 IL NUCLEO ORIGINARIO OTTOCENTESCO DELLA STAZIONE FERROVIARIA

Nel 1859 viene realizzato il nucleo originario dell'attuale stazione ferroviaria, costituito da un edificio a due livelli impostato secondo i caratteri tipologici delle stazioni ferroviarie ottocentesche italiane.

L'impianto compositivo si caratterizza per un rigoroso ordine simmetrico e per un linguaggio architettonico improntato a criteri di monumentalità e rappresentatività urbana. I prospetti principali, rivolti sia verso i binari sia verso la futura piazza urbana, risultano scanditi da sette aperture ad arco a tutto sesto decorate da cornici modanate e inserite entro partiture verticali definite da lesene e cornicioni mentre al piano superiore si sviluppa un analogo ordine compositivo costituito da finestre poste in asse con le aperture sottostanti.

Nel 1865 il fabbricato viene ampliato mediante l'aggiunta delle ali laterali monopiano destinate ai servizi ferroviari. I nuovi corpi, leggermente arretrati dal piano di facciata, riprendono il lessico architettonico originario e l'impostazione compositiva del corpo centrale e, seguendo i medesimi principi di equilibrio e simmetria, reiterano il ritmo delle arcate con ulteriori 7 aperture per lato.



3 LE TRASFORMAZIONI DEL PRIMO NOVECENTO

Negli anni Venti del Novecento emergono nuove esigenze di ampliamento e modernizzazione dell'impianto ferroviario in relazione all'incremento del traffico passeggeri e merci, nonché al progressivo consolidamento del ruolo strategico della ferrovia nei collegamenti nazionali e nello sviluppo economico della città. La crescita urbana di Parma e l'evoluzione delle esigenze funzionali legate ai servizi ferroviari rendono infatti necessario un adeguamento complessivo della stazione, ormai non più pienamente rispondente alle mutate condizioni operative e rappresentative dell'epoca.

Dopo la valutazione di diverse proposte progettuali elaborate negli anni precedenti, viene selezionata la soluzione predisposta dall'architetto Mario Vacca, approvata e portata in esecuzione nel 1927.

L'intervento introduce nuove terminazioni a padiglione destinate a servizi e caffetteria, una più chiara distribuzione delle funzioni interne e un arricchimento dell'apparato decorativo, con l'inserimento di stemmi celebrativi e dell'orologio centrale luminoso. Nel 1930 viene inoltre realizzata una grande pensilina sul

COMUNE DI PARMA
INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE C.A. DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

PROGETTO ESECUTIVO
Relazione storico-artistica

Codice documento
228_PE_LOT1_PRI_ARC_GEN_302_0

Rev Data
00 15/05/2026

piazzale principale, contribuendo alla monumentalizzazione del fronte urbano della stazione ed al miglioramento del servizio ai viaggiatori.



4. Conclusione dei lavori di ampliamento 1930



Nel 1932 viene costruito il sottopasso pedonale ai binari, completamente esterno al fabbricato originario. L'intervento comporta importanti modifiche distributive mediante l'inserimento delle scale di accesso ai marciapiedi ferroviari all'interno delle ali laterali ottocentesche.

L'anno successivo, nel 1933, la pensilina lato binari viene sostituita da una nuova struttura metallica su mensole ad arco, coerente con il linguaggio infrastrutturale dell'epoca e integrata alle coperture dei marciapiedi ferroviari.

Contestualmente a tali interventi, le facciate assumono una nuova veste bicromatica capace di valorizzare gli elementi decorativi, le lesene, le cornici e i cornicioni attraverso differenti tonalità cromatiche, accentuando il carattere rappresentativo del complesso.

COMUNE DI PARMA
INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE C.A. DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

PROGETTO ESECUTIVO
Relazione storico-artistica

Codice documento
228_PE_LOT1_PRI_ARC_GEN_302_0

Rev Data
00 15/05/2026

4 I DANNI BELlici E LE TRASFORMAZIONI DEL SECONDO DOPOGUERRA

Il 13 maggio 1944 i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale colpiscono gravemente il comparto ferroviario, causando danni significativi al Fabbricato Viaggiatori e distruggendo le carpenterie metalliche delle pensiline ferroviarie. L'attacco interessa in modo esteso le infrastrutture ferroviarie e determina una profonda compromissione dell'immagine architettonica e dell'efficienza funzionale dell'intero complesso della stazione di Parma.

Nel dopoguerra le strutture di copertura vengono ricostruite mediante nuove tettoie piane su pilastri in cemento armato, introducendo elementi linguistici e costruttivi differenti rispetto alle precedenti strutture storiche. Gli interventi, improntati prevalentemente a criteri di rapidità esecutiva e funzionalità, riflettono il clima della ricostruzione postbellica e segnano il progressivo passaggio da un'immagine ferroviaria ottocentesca e monumentale ad una configurazione maggiormente tecnica ed essenziale.

Tra gli anni Cinquanta e Settanta il fabbricato subisce ulteriori modifiche funzionali e distributive, in particolare sul lato ovest, dove nuovi volumi destinati a servizi e attività accessorie alterano progressivamente l'assetto originario del prospetto. Tali aggiunte compromettono l'originaria coerenza compositiva dell'edificio, introducendo elementi privi delle logiche ornamentali e proporzionali che avevano caratterizzato le precedenti fasi evolutive.



COMUNE DI PARMA

INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE C.A. DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

PROGETTO ESECUTIVO
Relazione storico-artistica

Codice documento
228_PE_LOT1_PRI_ARC_GEN_302_0

Rev Data
00 15/05/2026

Parallelamente, anche gli spazi esterni e la piazza antistante vengono progressivamente adattati alle esigenze della mobilità automobilistica e del trasporto pubblico su gomma, riducendo il carattere paesaggistico e pedonale dell'originario impianto ottocentesco.



5 IL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA CONTEMPORANEO

Una nuova e radicale fase di trasformazione prende avvio nel 2006 con il Programma di Riqualificazione Urbana denominato "PRU Area Stazione FS – Ex Boschi", elaborato dallo studio MBM Arquitectes di Barcellona (Martorell, Bohigas, Mackay).

Il programma prevede una complessiva rifunzionalizzazione e ridefinizione urbanistica del comparto ferroviario e delle aree limitrofe, con l'obiettivo di trasformare la stazione da margine infrastrutturale a nuova centralità urbana e nodo strategico della mobilità cittadina.

Il masterplan si fonda su un sistema integrato di spazi pubblici, nuove connessioni pedonali e carrabili, funzioni direzionali, commerciali e residenziali, orientato a ricucire la storica cesura determinata dalla presenza della ferrovia tra il centro urbano e i quartieri settentrionali di Parma.

PROGETTO ESECUTIVO
Relazione storico-artistica

Codice documento
228_PE_LOT1_PRI_ARC_GEN_302_0

Rev Data
00 15/05/2026

L'intervento introduce una profonda trasformazione dell'assetto della piazza della stazione e delle aree adiacenti, ridefinendo il sistema degli accessi, dei percorsi e dell'interscambio modale attraverso la realizzazione di nuovi spazi pubblici, parcheggi, terminal per il trasporto pubblico e infrastrutture di collegamento. Centrale nel progetto e nel quadro della trasformazione risulta la realizzazione del nuovo sottopasso urbano e del sistema di connessione con il comparto "Ex Boschi", concepiti quali elementi capaci di superare la storica barriera ferroviaria e generare nuove polarità urbane.



Il piano assume pertanto non solo il carattere di intervento infrastrutturale, ma anche quello di operazione di rigenerazione urbana su vasta scala, finalizzata alla costruzione di una nuova immagine contemporanea dell'accesso ferroviario alla città.

Con il completamento del primo stralcio attuativo nel 2015 viene inaugurato il nuovo sistema della stazione ferroviaria, articolato su più livelli infrastrutturali e caratterizzato da una forte integrazione tra mobilità, spazio pubblico e funzioni commerciali.

Il Fabbricato Viaggiatori perde progressivamente la propria funzione originaria di stazione in senso tradizionale per assumere il ruolo di "cerniera urbana" di un sistema della mobilità intermodale ed interconnessa.

PROGETTO ESECUTIVO
Relazione storico-artistica

Codice documento
228_PE_LOT1_PRI_ARC_GEN_302_0

Rev Data
00 15/05/2026

6 IL VALORE STORICO-CULTURALE DELLA STRATIFICAZIONE URBANA

La stazione ferroviaria di Parma e la piazza antistante rappresentano una testimonianza significativa del rapporto tra trasformazione infrastrutturale, costruzione dell'identità urbana e modificazione del paesaggio della città moderna. La ferrovia non costituisce infatti soltanto un'infrastruttura di trasporto, ma uno dei principali dispositivi attraverso cui la città ridefinisce nel tempo la propria immagine, il proprio assetto urbano e il proprio rapporto con la modernità.

Le progressive trasformazioni del comparto ferroviario evidenziano come gli interventi succedutisi nel tempo non abbiano risposto esclusivamente a esigenze tecniche e funzionali, ma abbiano progressivamente tradotto in spazio costruito le aspirazioni culturali, economiche e sociali delle diverse fasi storiche. La stazione e la piazza assumono pertanto il ruolo di luoghi rappresentativi, nei quali la città manifesta la propria volontà di apertura, sviluppo e aggiornamento infrastrutturale.

L'evoluzione del complesso testimonia inoltre il progressivo mutamento del rapporto tra infrastruttura e spazio pubblico. Le trasformazioni architettoniche e urbanistiche intervenute nel corso del tempo riflettono infatti il passaggio da una concezione monumentale e rappresentativa della stazione a una visione maggiormente orientata all'efficienza, all'accessibilità e all'integrazione con i sistemi contemporanei della mobilità urbana. Parallelamente, anche la piazza antistante ha modificato il proprio ruolo e la propria configurazione, adattandosi ai cambiamenti delle modalità di fruizione della città e delle dinamiche di attraversamento urbano.

Le più recenti trasformazioni confermano ulteriormente il ruolo strategico della stazione quale elemento centrale nei processi di rigenerazione urbana contemporanea. Il comparto ferroviario viene oggi interpretato non più come semplice margine infrastrutturale, ma come nuova centralità pubblica, capace di connettere differenti parti della città e di ospitare funzioni urbane complesse e integrate.

Il valore culturale del complesso risiede pertanto non soltanto nei singoli elementi architettonici che lo compongono, ma soprattutto nella sua natura stratificata e nella capacità di testimoniare le differenti fasi di evoluzione urbana, sociale e infrastrutturale della città.

7 CONSIDERAZIONI FINALI AI FINI PROGETTUALI

L'analisi condotta indirizza il progetto di riqualificazione dell'attuale piazzale Carlo Alberto Dalla Chiesa, indicando temi e piani di lettura con i quali l'intervento dovrà confrontarsi per assicurare il suo corretto inserimento nel flusso storico-culturale che ha contraddistinto l'evoluzione dell'ambito.

Tra questi si segnalano:

- il ruolo della stazione quale porta di accesso non solo fisica ma altresì simbolica della città;
- il ruolo del sito quale hub intermodale di interconnessione fisica, sociale e culturale;
- l'equilibrio paesaggistico tra spazio fisico-costruito, spazio aperto e verde pubblico;
- il rapporto equilibrato tra architettura storica, infrastruttura contemporanea e spazio pubblico;
- la tutela del valore storico-testimoniale del fabbricato viaggiatori;
- le relazioni prospettiche biunivoche tra la stazione e la città;

COMUNE DI PARMA

INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE C.A. DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

PROGETTO ESECUTIVO
Relazione storico-artistica

Codice documento
228_PE_LOT1_PRI_ARC_GEN_302_0

Rev Data
00 15/05/2026

- il ruolo di fondale garantito dal fronte della stazione verso Nord e di fulcro prospettico offerto dal monumento a V. Bottego verso Sud;
- l'armonia percettiva e paesaggistica dell'intero sistema stazione–piazza.

In definitiva, il progetto dovrà perseguire un equilibrato rapporto tra compatibilità architettonica e paesaggistica, identità urbana e funzionalità contemporanea, contribuendo al rilancio di piazzale C.A. Dalla Chiesa quale luogo identitario e nuova centralità della cultura urbana parmigiana.

L'intervento sarà pertanto chiamato a reinterpretare il rapporto tra infrastruttura, spazio pubblico e paesaggio urbano, restituendo continuità percettiva, qualità ambientale e riconoscibilità all'intero ambito della stazione qualificandosi come occasione di ridefinizione del ruolo civico e simbolico dello spazio pubblico contemporaneo.

