

Dibattito sulla Ti-Bre

L'INTERVENTO DEL SINDACO

Pizzarotti: «La Ti-Bre? Sì, ma su ferrovia»

Nella sua storia Parma è sempre stata considerata un crocevia strategico tra il Tirreno, l'Emilia Romagna e il nord Italia. Bene, la pensiamo ancora così, e sempre più di prima, ora che la Regione pare aver accantonato la Tibre su strada. Oggi Parma può davvero giocare un ruolo da protagonista, mettendo sul tavolo dei fatti soluzioni innovative e alternative all'autostrada Tirreno-Brennero, in grado di rilanciare non solo il suo sistema delle comunicazioni, ma per far sì che questo sistema possa essere un volano per il nord Italia, quindi per il Paese.

Puntare su Pontremolese, aeroporto e Alta Velocità

Per questo mi rivolgo direttamente alla Regione Emilia Romagna e soprattutto al Ministero delle Infrastrutture, pronto a intavolare una nuova fase di discussione per progetti concreti, di sicuro interesse per il parmense e per la striscia industriale ed economica emiliana. Il territorio e il nostro sistema devono concentrarsi su opere realistiche, quali il completamento della Cispadana, arteria importante per il parmense, con il ponte di Coenzo e il rizeionamento della SP 72, e il raddoppio l'intera linea ferroviaria Pontremolese, congiuntura essenziale tra Parma e La Spezia, e infrastruttura di interesse nazionale.

Inoltre, dobbiamo puntare su un numero maggiore di fermate dei treni Alta Velocità nella stazione di Parma e, infine, includere in questo progetto di innovazione territoriale l'aeroporto Giuseppe Verdi, chiudendo definitivamente la sua ventennale stagione d'incertezza, e consolidandone i rapporti con la Medio-padana. Se Parma unisse le forze e le idee assieme a quelle della Regione, potrebbe portare a casa finanziamenti importanti già con la nuova Legge di Stabilità. Per noi



innovazione e rilancio significano puntare su opere concretamente realizzabili e in parte già esistenti: il nostro scopo deve essere quello di fissare la bandiera del progresso più in là ogni giorno.

Tibre sì, ma su ferrovia

Nel terzo millennio, infatti, non possiamo più pensare al futuro della mobilità di persone e merci sulla base di mappe stradali del secolo scorso: per l'appunto la Tibre è una infrastruttura pensata negli anni '70, altri tempi e un'altra Italia. Davvero crediamo che il domani possa essere concepito utilizzando progetti di 40 anni fa? Lo dico con sincerità: oggi l'Italia ha bisogno di un nuovo modello, la tecnologia e le idee a disposizione sono mature per tracciare un moderno piano di relazione e comunicazione tra i territori. Dunque riponiamo il progetto della vecchia Tibre nel cassetto e percorriamo altre possibilità, meno impattanti e ben più concrete e innovative. Nessuno, infatti, ha mai sostenuto che a Parma e

all'Emilia non servissero nuove infrastrutture, anzi: non siamo i professionisti del no che chiudono le porte alle grandi occasioni. Semplicemente cerchiamo le migliori per il nostro tempo e nell'interesse collettivo, seguendo e confrontandoci con le linee del progresso europeo. Per questo, semmai, siamo d'accordo con l'ipotesi di realizzare una Tibre su ferro e non più su strada, meno costosa, più veloce e molto più strategica, in sintonia con quella grande "cerniera" d'Italia quale si è dimostrata essere l'Alta Velocità. Penso infine che le infrastrutture sopracitate, di cui Parma rappresenterebbe il perno, metterebbero tutti d'accordo in modo trasversale, rispetto a una Tirreno Brennero autostradale che ha creato dispute e che ha una ultimazione del tutto incerta.

Federico Pizzarotti

Ci siamo già espressi, sulla posizione del sindaco circa la Ti-Bre. Si potrebbero porre tante domande: come mai questa impostazione (trasporto su ferro sì, trasporto su gomma no) vale per Parma e non per Modena, Bologna o Ravenna? Quali vantaggi ci sono, in termini ambientali, a costringere auto e camion a percorrere 60 chilometri (e un'ora, minimo) in più per andare da Parma a Verona? Si può forse pensare di aiutare il proprio territorio, rinunciando alla realizzazione di un'infrastruttura che porterebbe posti di lavoro e benefici alla viabilità e all'economia (non solo di Parma)? Ma, si sa, non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire. Più che puntare su Pontremolese, aeroporto e alta velocità - come proclama di voler fare - il sindaco sembra puntare sull'affossamento della sua città, della nostra città. (c.r.)

IL LEADER DI PARMA UNITA

Basta melina: lavoriamo uniti

Ero ancora un ragazzino e già si parlava del raccordo autostradale per la Tirreno Brennero come di una cosa prossima a venire. Nel frattempo in cui a me sono venuti i capelli bianchi e mia figlia è andata all'università siamo riusciti a (s)vendere le quote di Autocisa e poco altro.

Oggi la novità è rappresentata dal fatto che la Regione ha proposto una soluzione: realizzare solo il collegamento ferroviario. Si tratta di ben poca cosa rispetto al progetto iniziale, ma sarebbe già qualcosa se effettivamente si facesse. Purtroppo su questa partita la politica ha dato il peggio di sé stessa, riempiendosi per decenni la bocca di parole prive di fatti conseguenti, limitandosi ad ardite speculazioni linguistiche che di fronte al nulla fatto fino ad oggi paiono davvero un teatro dell'assurdo. Tanto per fare un esempio qualcuno mi dovrebbe spiegare quale sia la differenza concreta tra un'opera strategica e mai realizzata e un'opera non strategica ancora tutta sulla carta.

Da queste premesse discende il fatto che il dibattito a livello locale che è derivato dalle proposte della Regione ha un che di surreale: parlamentari del territorio che difendono la Ti-Bre dalle colonne della stampa locale quando invece dovrebbero lavorare a Roma pressando da vicino il Ministero delle Infrastrutture, il cui responsabile, per altro, appartiene allo stesso partito.

Governo, Regione e parlamentari locali si mettano d'accordo e presentino al territorio una soluzione credibile per dare seguito ad un

progetto strategico che in cinquant'anni di immobilismo ha assunto i contorni della barzelletta.

Quando dico credibile intendo che qualunque proposta venga sottoposta deve essere necessariamente corredata di certezze e tempistiche, diversamente equivale a dire "arrivederci ai prossimi cinquant'anni". Un tempo epocale che certo non possiamo permetterci visto che il mondo intorno a noi sta cambiando ad una velocità ben maggiore di quella che impieghiamo a posare una pietra.

Di fatto il danno di un progetto fermo da così tanto tempo è doppio: da una parte abbiamo perso il treno dello sviluppo infrastrutturale in anni in cui questo era l'unico sviluppo possibile, dall'altra rischiamo di rimanere legati a vita ad una chimera in un momento in cui dovremo saper guardare al futuro. Siamo già in ritardo per dotarci di serie infrastrutture telematiche, dobbiamo investire di più sulle ferrovie, nei servizi all'avanguardia. In breve oggi dobbiamo saper capire di cosa avrà bisogno il nostro territorio per crescere nei prossimi cinquant'anni, esattamente come fece chi cinquant'anni fa pensò alla Ti-Bre.

Mettiamoci d'accordo, lavoriamo uniti, portiamo a casa quello che è possibile portare a casa in tempi ragionevoli e poi passiamo ad occuparci di altre e urgenti partite. Oggi più che mai la melina della proposta a cui segue un convegno e un comunicato non serve a nessuno, men che meno a Parma e alla sua economia. ♦

Roberto Ghiretti

IL SEGRETARIO DELLA FILLEA

La Cgil: «Guai a rinunciare»

«Nonostante il Governo annunci con enfasi che l'economia è ripartita e che la ripresa è iniziata, il settore delle costruzioni è fermo e anche a Parma abbiamo un pressante bisogno di lavoro».

Antonino Leone, segretario generale della Fillea Cgil di Parma, non nasconde la sua preoccupazione per un comparto ancora in forte affanno, su quale aggiunge: «Per il rilancio dell'edilizia, è necessario che le istituzioni diano un nuovo impulso all'economia del territorio, attraverso investimenti in opere infrastrutturali strategiche per il futuro del Paese». «La Ti-Bre e la Pontremolese ferroviaria, oltre ad avere un carattere propulsivo per tutta l'economia, sono opere di fondamentale importanza per Parma e per le nostre aziende sempre più in difficoltà, stremate da una crisi senza precedenti per durata e intensità». «Il primo tratto del raccordo autostradale tra Autocisa e Autobrennero è già stato appaltato, ed è ormai in fase di prossima cantierizzazione. Abbandonare il progetto, lasciarlo incompiuto, se non approvato il secondo stralcio, determinerebbe per Parma uno scempio ambientale ed urbanistico inaccettabile».

Leone rincara la dose: «Decidere di non completare l'opera senza un progetto alternativo credibile, significa buttare al macero anni di investimenti in studi e progettazione, aventi l'obiettivo di disegnare un'opera dal respiro europeo, in cui Parma avrebbe dovuto assumere un ruolo centrale e strategico per il Paese».

La Regione, anch'essa, si è mossa in questa direzione, promuovendo con tutte le parti sociali quel «patto per il lavoro» che prevede grandi investimenti pubblici sul sistema della mobilità e sulla messa in sicurezza del territorio. «Puntare su una reale ripresa degli investimenti - conclude Leone - nella direzione della qualità, della sostenibilità e dello sviluppo del territorio, coniugate con una forte azione di contrasto della illegalità e irregolarità, è l'appello che Fillea lancia a tutti gli attori istituzionali e sociali che hanno a cuore le sorti del Paese e delle nuove generazioni». ♦

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

