

PARMA E PROVINCIA

cronaca@gazzettadiparma.it

**Comune
Cambiare
la residenza:
ora solo
se si prenota**

■ Cambiano le modalità per presentazione di dichiarazione di residenza. Ora sarà obbligatoria la prenotazione telefonando al numero 052140521 o accedendo al sito <https://agenda.comune.parma.it/Servizi/Offerta>. La Dichiarazione di residenza va presentata nel momento in cui si trasferisce la dimora abituale nel Comune provenendo da altro Comune, dall'estero (o rimpatrio Aire) e anche quando si cambia abitazione nel comune di Parma.

In una nota, il Comune afferma che «la modalità della prenotazione obbligatoria è necessaria per continuare a garantire un alto livello di servizio ed evitare fastidiose code allo sportello». Il Comune avvisa che le prenotazioni possono essere richieste (solo su appuntamento) il lunedì e il giovedì (ore 8,30-17), il martedì, mercoledì e venerdì (ore 8,30-13); il sabato (8,30-12,30). Per prenotare, tel. 0521.40521.

Alta velocità «Fermata necessaria per tutto il territorio»

La città fa squadra per il nuovo appello a sostegno del progetto Sassi (Upi): «Genererà ricchezza»

PIERLUIGI DALLAPINA

■ È un pressing costante e corale quello che Parma sta facendo sul Governo, sulla Regione e, si spera molto presto, anche sulle Ferrovie dello Stato per ottenere una fermata dell'alta velocità nei pressi delle Fiere. E sia chiaro, dal tono delle prese di posizione del mondo politico, industriale ed economico, si capisce che non è un pressing contro qualcuno - cioè contro la Mediopadana di Reggio - ma a favore di tutto il territorio, perché una fermata sulla linea dell'alta velocità sarebbe un vantaggio per le vicine Fiere e, in una prospettiva più larga, anche per l'aeroporto, per il turismo e, non da ultimo, per la città, prossima a diventare capitana italiana della cultura nel 2020.

«Avere una stazione è più che altro una necessità per migliorare i collegamenti di una delle aree più dinamiche del Paese e d'Europa», premette Annalisa Sassi, presidente dell'Unione parmense degli industriali. Per il mondo produttivo, la rapidità dei collegamenti è diventata infatti una qualità imprescindibile per riuscire a reggere una concorrenza che si è fatta planetaria. «Servizi di livello internazionale e infrastrutture

efficienti, semplici da usare, generano sicuramente ricchezza e valore. Di questi due elementi ne beneficerà Parma, è ovvio, ma anche un territorio più ampio che comprende Reggio Emilia», chiarisce la presidente degli industriali, smorzando sul nascere ogni rivalità fra le due città vicine e ricordando che la nuova stazione dell'alta velocità è un'idea che ha bisogno di essere pianificata con attenzione. «Stiamo parlando di un progetto di lungo periodo, che ha una valenza strategica per un territorio vasto», assicura. «Ci fosse l'opportunità di fare fermare alcuni treni ad alta velocità a Parma, in occasione di importanti manifestazioni fieristiche come Cibus e Cibus Tec, sarebbe un'ottima opportunità per il territorio», garantisce Gian Domenico Auricchio, presidente del cda della Fiere. «Il tracciato dell'alta velocità passa proprio davanti ai nostri padiglioni e, per sfruttare questa vicinanza, sono convinto che non serva un'opera faraonica. Basta una fermata leggera e funzionale», prosegue Auricchio, interessato a migliorare l'accessibilità alle Fiere per non farsi battere dalla concorrenza agguerrita di altri poli. Ad Andrea Zanlari, presidente della Camera di commer-



NUOVA FERMATA La stazione dell'alta velocità potrebbe sorgere alle Fiere.

La storia Il «sorpasso» reggiano nella corsa per la Mediopadana

■ Parma chiede una stazione dell'alta velocità alle Fiere ma, per chi ha un minimo di memoria, sarebbe più corretto affermare che la città torna a chiedere una fermata lungo la Tav, dopo che la prima discussione intavolata a livello locale finì con una fumata nera. A festeggiare fu invece Reggio Emilia, che riuscì ad approfittare delle divisioni parmigiane per portarsi a casa i finanziamenti necessari alla realizzazione di quella che poi sarebbe diventata la Mediopadana, una stazione firmata da una archistar del calibro di Santiago Calatrava. Senza nulla togliere all'infrastruttura realizzata a Reggio, bisogna ricordare che non è oro tutto ciò che luccica, dato che a Reggio hanno sì una stazione da 4mila passeggeri al giorno, ma sono anche alle prese, da quando la stazione ha iniziato a «decollare», con il problema parcheggi. I posti auto, nella parte gratuita, sono un miraggio, e il nuovo spiazzo sterrato è un pantano ogni volta che piove, provocando l'exasperazione dei viaggiatori. Le cose però sarebbero potute andare diversamente se, sul finire degli anni Novanta, Reggio non fosse riuscita a strappare la stazione

dell'alta velocità a una Parma impegnata a discutere se costruire la stazione più verso le Fiere o più verso il confine con Reggio, nei pressi di Chiozzola. Con l'aiuto dell'allora presidente del Consiglio, Romano Prodi, Oltr'Enza riuscirono ad approfittare delle incertezze parmigiane e ad aggiudicarsi la fermata, inaugurata a giugno 2013. Parma però non restò completamente a bocca asciutta: accordi siglati a luglio del 1997 stabilivano che la città avrebbe comunque ottenuto i miliardi (si ragionava ancora in lire) per fare la tangenziale, per il raddoppio della Pontremolese, per il rifacimento della Parma-Mantova-Suzzara e per un collegamento su rotaia con le Fiere, previsto anche nel Psc adottato nel 2007. Non va dimenticata l'interconnessione, presentata come la grande opera che avrebbe permesso l'arrivo dei treni ad alta velocità direttamente in stazione. Dopo anni di cantieri che rivoluzionarono la fisionomia della città a Nord di via Toscana, e decine di milioni di euro spesi, l'interconnessione resta inutilizzata.

P.Dall.

cio, l'idea di una fermata parmigiana dell'alta velocità piace, perché «si tratterebbe di un'infrastruttura in grado di garantire benessere alle Fiere, all'aeroporto, alla città e a tutto il territorio». Treno e Fiera è un binomio vincente, ricorda Zanlari, citando alcuni esempi poco lontani da casa nostra. «In Emilia Romagna siamo l'unica Fiera di un certo livello che non ha il treno vicino ai padiglioni. A Bologna esiste un collegamento, mentre a Rimini c'è proprio la fermata», spiega senza nascondere che il traffico che si genera ogni volta che c'è una manifestazione di rilievo, rappresenta il tallone d'Achille delle Fiere. «Noi patiamo un blocco terribile del traffico, che si fa sentire fino in autostrada, quando ci sono appuntamenti importanti alle Fiere». Secondo Zanlari, la fermata della Tav andrebbe a rafforzare anche lo sviluppo dell'aeroporto, generando quell'effetto volano utile all'economia di Parma e dintorni. «È doveroso avere treni ad alta velocità che fermano in città, perché questi permetterebbero di collegare al resto del Paese i viaggiatori che si servono del nostro aeroporto, uno scalo a valenza europea la cui esistenza ci ha consentito di ottenere la sede dell'Efsa». Bene la fermata alle Fiere, ma nel frattempo si usi quella grande opera finita ma mai sfruttata, come l'interconnessione. Lo suggerisce Lorenzo Lavagetto, capogruppo del Pd in consiglio comunale. «In attesa di realizzare la fermata dell'alta velocità nei pressi del polo fieristico - spiega Lavagetto - il Comune dovrebbe chiedere con insistenza l'utilizzo di un'infrastruttura già esistente, cioè l'interconnessione, per permettere a più treni ad alta velocità di fermare da subito in stazione. Avere l'interconnessione, ma non riuscire a utilizzarla, è un vero e proprio controsenso», sentenzia il capogruppo del Pd. «La fermata nei pressi delle Fiere ha più di un senso se si pensa anche a cosa sarà Parma 2020», conclude, nella speranza che cultura, turismo e infrastrutture possano marciare alla stessa velocità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MOBILI

Bettati

mobilibettati.it

Via Provinciale, 11 - 43038 - Sala Baganza
PARMA

TEL: 0521 833 696

**CENTRO
CUCINE**

ARREX
LE CUCINE

STOSA
CUCINE

CUCINE
LUBE