

Italiano

Villa Norge · Roccabianca

Curiamo i vostri affetti

FACEBOOK TWITTER LINKEDIN



QUOTIDIANO ONLINE DI PARMA

HOME SOCIETÀ ▾ CULTURA & SPETTACOLI ▾ SPORT ALICENONLOSA

SERVIZI UTILI ▾ CONTATTI NEWSLETTER

ULTIME NOTIZIE > [28 Maggio 2021] Un arresto in città per

CERCA ...

SPECIALE AV. Italia Veloce, nessuna risorsa dal Governo Conte 2 per l'Alta Velocità a Parma. Cadono le promesse della De Micheli (4° puntata)



CAMST
LA RISTORAZIONE ITALIANA

🕒 23 Maggio 2021

Non basta crescere per diventare grandi

I cookie ci aiutano ad erogare servizi di qualità. Utilizzando i nostri servizi, l'utente accetta le nostre modalità d'uso dei cookie. [Chiudi](#) [Ulteriori Informazioni](#)



SPECIALE AV a Parma – Prosegue il racconto sui fatti, dichiarazioni e promesse sull'Alta Velocità a Parma.

A Parma servono collegamenti più veloci con le grandi città italiane ed europee che effettivamente non ci sono, l'Alta Velocità è a Reggio e l'Aeroporto fatica a decollare e, oltre a non avere connessioni con grandi hub europei, in termini di sostenibilità ambientale non è certo il massimo.

La Mediopadana continua a crescere tanto che secondo Michele Alinovi, assessore comunale alle Politiche di Pianificazione e Sviluppo del Territorio e delle Opere Pubbliche, arriverà presto a saturazione. L'assessore ammette che la soluzione dell'utilizzo dell'interconnessione è meno impattante, ma nel lungo periodo viene ritenuta poco appetibile. Si ipotizza anche un collegamento alla Mediopadana con una metropolitana leggera, però una stazione Alta Velocità alle fiere con fermate alternate rispetto a Reggio risponderebbe meglio, secondo l'amministrazione comunale di Parma alle esigenze del mercato.

All'inizio di luglio dello scorso anno però viene

bocciato l'emendamento dell'onorevole Cavandoli che chiedeva di destinare 5mln sui 55mld del decreto ristori per realizzare lo studio di fattibilità preliminare per

nostre modalità d'uso dei cookie. [Chiudi](#) [Ulteriori Informazioni](#)

realizzare la fermata in linea a Baganzola in zona Fiere di cui abbiamo parlato nella terza puntata.



Paola De Micheli, l'allora ministra ai Trasporti, non sembra retrocedere nonostante la bocciatura in commissione Bilancio alla Camera. Qualche perplessità emerge invece da parte di Maurizio Gentile amministratore delegato e dg di Rfi che dice "Il tema vero è quello trasportistico, cioè cosa significa avere molte fermate su una linea che dovrebbe averne poche proprio per garantire la rapidità del trasporto ad Alta Velocità".

Intanto, siamo all'inizio di luglio dell'anno scorso, il Consiglio Comunale di Parma approva una mozione del PD a favore della nuova fermata e, al contrario, a Reggio, come scrivevamo nella puntata precedente, "Alleanza Civica" presenta una mozione che giudica le azioni di ministra e presidente della Regione "politicamente gravi e incomprensibili".

A fare piazza pulita è il governo Conte che nel piano strategico per le infrastrutture Italia Veloce non destina fondi per Parma né per quanto riguarda Aeroporto, né per la stazione ad Alta Velocità né per la Tibre. Unica eccezione la pontremolese ferroviaria alla quale vengono destinati 78mln di euro per il raddoppio del tratto Parma Vicofertile, comunque briciole rispetto a quanto necessario per realizzare la galleria di valico (2 miliardi di euro).

A inizio anno cade il governo Conte e con esso le promesse fatte dalla ministra De Micheli che deve cedere il timone a Enrico Giovannini. E anche il ministero cambia volto e nome divenendo nel frattempo ministero delle Infrastrutture e della

Mobilità Sostenibile.

I cookie ci aiutano ad erogare servizi di qualità. Utilizzando i nostri servizi, l'utente accetta le

Cosa c'è di più sostenibile del trasporto ferroviario? [Ulteriori Informazioni](#)

Ne è convinto anche il sindaco Pizzarotti che proprio in questi giorni torna sull'argomento scrivendo allo stesso Giovannini facendo il punto della situazione dei colloqui e degli incontri precedentemente avuti con Paola De Micheli, Bonaccini e con Rete Ferroviaria Italiana, per proseguire, sul percorso tracciato. Si tratta di "temi fondamentali per lo sviluppo e la competitività del territorio", rimarca il primo cittadino. Da qui la necessità di procedere nel percorso tracciato. Pizzarotti sottolinea "l'urgenza del potenziamento dell'accessibilità al servizio dei treni ad Alta Velocità sul territorio di Parma e in particolare per il nostro polo fieristico, che figura ai vertici della strategia regionale, ospitando eventi di rango internazionale come Cibus".

E Alinovi rincara la dose "Si deve passare dalle promesse ai fatti. Sblocchiamo i progetti e andiamo avanti". Ed ha aggiunto: "A Parma serve una stazione ad Alta Velocità sinergica con la Mediopadana: risponderrebbe a una fetta di mercato che non utilizza l'AV di Reggio-Emilia e avvierebbe una importante rivoluzione verde e di sviluppo sostenibile nell'ambito dei trasporti da e per il nostro territorio. Il dialogo con il ministero delle Infrastrutture proseguirà: l'Alta Velocità e il miglioramento della rete viabilistica di accesso alle Fiere, restano tra gli obiettivi primari di questa amministrazione".

Non andrebbero sottovalutati due aspetti: lo spreco di denaro pubblico e la sostenibilità.

Di fatto sono già stati spesi 79 milioni per la Mediopadana e 100 per l'interconnessione quasi mai utilizzata (opera che ha creato per anni disagi a una fetta della città), senza contare quanto speso per l'Aeroporto di Parma che ancora oggi ha come unica

connessione all'estero (Chisinau, capitale della Repubblica di Moldavia). Il costo per una nuova fermata

nostre modalità d'uso dei cookie. [Chiudi](#) [Ulteriori Informazioni](#)

in linea a Baganzola si aggirerebbe sui 70-80 milioni di euro.

 Italiano

Non è certo un tema meno importante la questione della sostenibilità ambientale. La direzione è tracciata e non solo dall'Europa.

In questo senso continuare a puntare sulla gomma invece che sul ferro sembra una scelta già vecchia ancora prima di essere presa, ma a Parma la possibilità di avere l'Alta Velocità già c'è.

Tatiana Cogo

SPECIALE AV PARMA

PUNTATA 1. L'Alta Velocità del campanile, cronistoria di una fermata fantasma

PUNTATA 2. Alta velocità mancata: scippo o scelta strategica?

PUNTATA 3. 2019-2020: Parma insiste sulla fermata AV in linea e Reggio punta i piedi



LEGGI ANCHE:



CITTÀ



AV

I cookie ci aiutano ad erogare servizi di qualità. Utilizzando i nostri servizi, l'utente accetta le nostre modalità d'uso dei cookie. [Chiudi](#) [Ulteriori Informazioni](#)

“Egemonia culturale: gli intellettuali di Antonio Gramsci al tempo degli influencer”. Webinar a Parma

**SPECIALE AV. Italia Veloce, nessuna risorsa dal Governo Conte 2 per l'Alta Velocità a Parma
Cadono le promesse di De Micheli (4° puntata)**

 Italiano

PRIVACY

[Privacy policy](#)

DIRETTORE RESPONSABILE

Andrea Marsiletti

Copyright © 2007-2015 ParmaDaily.it - Tutti i diritti riservati. Non duplicare o ridistribuire in nessuna forma.

I cookie ci aiutano ad erogare servizi di qualità. Utilizzando i nostri servizi, l'utente accetta le nostre modalità d'uso dei cookie. [Chiudi](#) [Ulteriori Informazioni](#)