

Le opposizioni denunciano i ritardi

E i Grillini demoliscono Via Toschi: "Bisogna puntare sulla banda larga"

LE REAZIONI al convegno degli Industriali sul ruolo mediopadano di Reggio non si sono fatte attendere.

Dalla Lega al Pdl, passando per la lista civica cinque stelle. Tutti concordi: è la bocciatura di Delrio.

Ne sono convinti ad esempio **Giacomo Giovannini** e **Angelo Alessandri** del Carroccio.

«L'assemblea promossa dagli Industriali di Reggio ha confermato quanto sostenemmo già in sede di approvazione dei nuovi strumenti urbanistici: si debbono archiviare gli esercizi estetizzanti che hanno caratterizzato questi sette anni di governo Delrio per dedicarsi a progetti fattibili, poiché il ruolo di snodo ferroviario mediopadano di Reggio è pregiudicato in partenza dall'immobilismo politico la cui conseguenza è un deficit d'infrastrutturazione che limita l'accessibilità e quindi le potenzialità del nostro territorio», si legge in una nota.

Dunque «una sonora bocciatura dell'operato di un'Amministrazione Delrio, che ha lavorato troppo su operazioni d'immagine, su proposte progettuali poco realistiche e molto meno su opere concrete. Una sonora bocciatura per il centrosinistra reggiano che ha preferito investire 60 milioni di euro per la Bocco-Canala (1,5 km) invece che sul sistema delle tangenziali cittadine».

Il Carroccio rivendica di aver

segnalato per tempo che «mentre qui si discute senza profitto, Parma, Modena e Mantova sono già al centro delle nuove direttrici europee dello sviluppo, grazie ai progetti Tibre e Brennero. Posto che se la nuova stazione funzionerà sarà il mercato a deciderlo, ribadiamo che i due temi su cui bisogna assumere decisioni operative sono a nostro avviso i seguenti: metter mano a un programma di opere fattibili e prioritarie per rendere accessibile la nuova stazione Tav, recuperando i ritardi accumulati dalla città nel collegamento con Modena (nuovo casello A1 e complanare nord verso Campogalliano), nel completamento delle tangenziali, ma anche sul miglioramento dei servizi ferroviari di area vasta; valutare quali progetti sono sviluppabili in un'ottica di qualità non invasiva, nel rapporto tra aree libere e urbanizzate, alle ex Reggiane, nella città dello sport e nell'area nord: saranno le funzioni a determinare eventualmente il salto di qualità della città».

In merito alle proposte degli Industriali Giovannini e Alessandri apprezzano il fatto che «chiedono un grande progetto di città, progetto che evidentemente non c'è e che va costruito assieme ribaltando il metodo di lavoro sin qui adottato dagli attuali amministratori, poiché senza programmazione e azione, il risultato è di vanificare anche un investimento così importante

nella qualità architettonica delle cosiddette "porte" di Reggio e una realtà politicamente inconcludente come quella espressa dal PD non fa che allontanare gli investitori».

Nel frattempo il Pdl, con **Cristian Immobili**, **Rocco Gualtieri** e **Marco Eboli** presentano un'interpellanza alla Giunta per chiedere di «esporre i propri intendimenti sul completamento dell'opera, i piani per la valorizzazione del ruolo "Mediopadano" della stazione, il completamento delle infrastrutture (in particolare quelle viarie) che possono interferire con la firma d'autore di Calatrava». Ma chiedono anche «in che modo si vuole utilizzare il contributo di analisi ed idee presentate ieri da Assindustria».

Il Pdl sottolinea che «da segnalazioni di stampa, si evince una messa in discussione del progetto originario della realizzazione e del completamento dell'opera di Calatrava». Inoltre «la stazione dell'alta velocità dovrebbe completarsi nell'ottobre 2012 ed interessare secondo i piani originari un bacino di utenza di 2 milioni di persone, ma tale modifica può comportare delle variazioni all'assetto urbanistico della zona e delle ripercussioni sulla qualità dell'opera nel suo complesso».

Rispondono invece nel merito agli industriali i grillini che con il capogruppo **Matteo Olivieri** sottolineano: «Se l'innovazione

è un nuovo casello autostradale abbiamo idee migliori e meno costose: infrastrutture telematiche e polo della logistica per "camion -50%». «Gli studi e le proposte degli Industriali di Reggio Emilia, a fronte di una crisi che cambia i connotati della nostra economia, lasciano basiti sia per i costi che per le scarse prospettive e l'inesistente innovazione - dicono in una nota Olivieri e il capogruppo in Regione **Giovanni Favia** -. Non si vede la relazione tra un nuovo casello autostradale a Cavassa e l'accesso alla stazione Tav Mediopadana, quando attualmente la costosissima stazione di Calatrava in fase di realizzazione, sarà già servita dal nuovo casello fatto costruire appositamente nelle vicinanze. Teniamo poi presente che il nuovo casello "Reggio Est" richiesto da Confindustria nascerebbe a pochissimi chilometri da quello attualmente esistente.

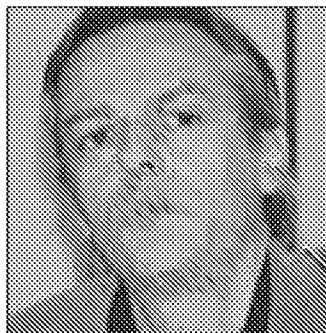
Con spese folli ed inutili di denaro pubblico si alimentano solo nuove colate di cemento. Con spese molto inferiori si ottengono risultati certi puntando sulle infrastrutture telematiche e la logistica del camion pieno di medio e corto raggio (Area mediopadana)». Premesso questo i grillini propongono «la banda larghissima», che «rappresenta l'infrastruttura fondamentale sulla quale tutte le aziende del mondo fanno correre il proprio successo».

Il sindaco di Correggio su uno degli scenari illustrati “Buona l’idea del casello, ma i fondi non dobbiamo trovarli noi”

«LA PROPOSTA non è nuova, tant’è che un casello Reggio Est è previsto dal nostro Prg e dal Pum», il commento del sindaco di Correggio alla proposta emersa nel corso del convegno di martedì degli Industriali di Reggio.

Secondo gli studi del Caire infatti, commissionati da via Toschi, uno degli scenari in grado di ampliare il bacino di utenze per la stazione di Calatrava è la creazione di un casello autostradale sull’A1 da realizzare tra Prato e Gazzata.

«Non giudico la proposta in sé - ha detto al *GdR* **Marzio Iotti** - . In ogni caso la proposta mi sembra sensata anche se bisogna tenere conto delle risorse disponibili. Sicuramente il casello è

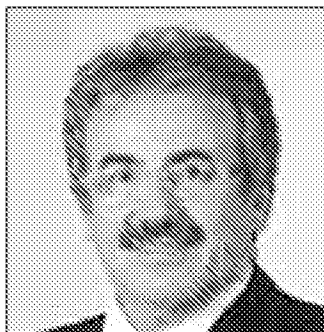


Marzio Iotti

stato inserito negli strumenti di pianificazione urbanistica proprio per accelerare delle risposte quando i tempi saranno maturi anche perché le risorse non le deve trovare certo il Comune».

L’intervento del presidente Tristano Mussini **La ricetta di Cna: puntare su eccellenze e medie imprese**

MICRO e piccole imprese al centro di una piattaforma produttiva per l’innovazione. È il parere di **Tristano Mussini**, presidente Cna Reggio. «L’Area Nord, Mancasale e dintorni, indicata dal PSC come Polo d’eccellenza, nuova porta d’accesso alla città, occasione di attrazione di talenti e di competenze di qualità del terziario, è da tempo al centro del dibattito cittadino». Circa le proposte di Industriali Mussini afferma che «la dotazione infrastrutturale rimane un tallone d’Achille per la competitività del nostro sistema produttivo: infrastrutture che da sole però non bastano a rispondere alle importanti sfide che la modernità ci impone. Per questa ragione, sabato 12



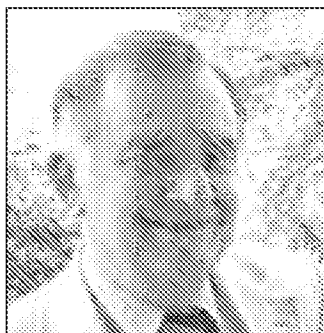
Tristano Mussini

novembre 2011, Cna rimetterà “al centro” l’Impresa ragionando di futuro e di Area Nord all’aula Manodori e facendo raccontare alle donne e agli uomini che fanno impresa il presente».

Cefalota (Gente di Reggio) punzecchia Landi

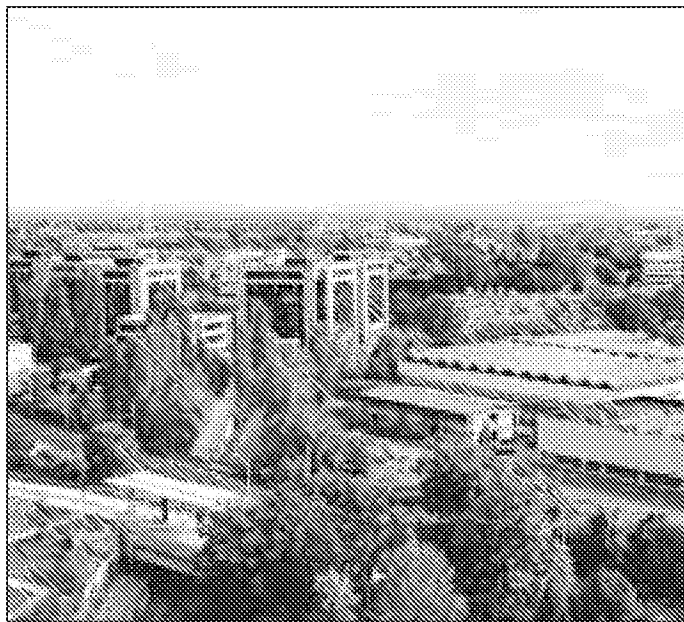
“Ma la stazione non è il Partenone di Atene”

PARLA invece di “Imprenditori E Poeti” **Franco Cefalota** di Gente di Reggio. «Il convegno, l'ennesimo sull'alta velocità - dice -, è terminato in coda di pesce. Con molto ottimismo Confindustria ci informa che fatta l'alta velocità, bisogna fare le infrastrutture. Si continua a parlare come se nulla fosse di Stazione medio padana e a fornire cifre fantastiche sul bacino d'utenza. Entro l'isocrona dei 30 minuti vivono 1.665. 000 persone, che in prospettiva potrebbero sfiorare i due milioni. Solo che non si tiene conto che ci saranno anche le stazioni di Parma e di Modena. Il bacino di utenza vero è di 400.000 unità, ridicolo per una stazione dell'alta velocità. Difficile pensare che



Franco Cefalota

chi abita a Parma e a Modena verrà a prendere il treno a Reggio. Forse perchè la nostra stazione è più bella e qualcuno farnetica di Reggio città turistica. La stazione non è il Partenone».



Una veduta dell'Area Nord di Reggio

Alessandri e Giovannini: “Qui si discute senza profitto: Parma, Modena e Mantova sono già al centro del futuro sviluppo”.

Eboli e Immovilli: “Il sindaco dica come farà per completare l'opera e valorizzarla”.

Olivieri: “Se l'idea è un casello autostradale ci sono scarse prospettive”

