

Ferrovie, per Laghezza il raddoppio della linea La Spezia-Parma è una priorità

Categoria: **Treni reali**

Pubblicato: 30 Gennaio 2020

- **Liguria**



Collegare il Tirreno al Brennero mediante ferrovia? Costerebbe al sistema Paese quanto un anno di sovvenzioni erogate all'Alitalia.

Riproponendo quindi con urgenza il tema della ferrovia Pontremolese, in quanto opera strategica per il Paese, Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria lancia la sua provocazione. “Troppo spesso – afferma Laghezza – il nostro Paese perde il senso delle proporzioni, e specialmente delle priorità, con il risultato di sperperare denaro pubblico e dimenticare quelli che sarebbero i reali doveri di uno Stato moderno”.

“La linea Pontremolese – prosegue Laghezza – era considerata strategica già nel 1860 da Cavour, che riteneva indispensabile per il nascente Stato italiano un collegamento che connettesse il porto di La Spezia con Parma e quindi con la Pianura Padana, già allora ipotizzando una prosecuzione verso il Brennero. Ma ciò non ha impedito alla Pontremolese di precipitare nel buco nero delle grandi incompiute con un progetto di raddoppio che risale al 1980 e che avrebbe dovuto trasformare una linea ottocentesca, con binario unico e pendenze inconcepibili per le moderne ferrovie, in una tratta ferroviaria efficiente per merci e container e importante anche in chiave turistica”.



Da qualche mese si sono riaccesi i riflettori su questa opera infrastrutturale dimenticata. “Opera – prosegue il presidente di Confetra Liguria – che caso unico forse nel panorama delle infrastrutture progettate, programmate o in fase di lenta realizzazione, gode del consenso unanime non solo dei territori e delle città direttamente interessate, ma anche del sostegno corale del mondo economico e del pianeta ambientale, che vedono in questa linea ferroviaria l'unica risposta anche per rendere eco-compatibili i trasporti da e per il porto di La Spezia”.

Stando alle ultime stime, per migliorare la ferrovia Pontremolese, ovvero la realizzazione del doppio binario nei 64 chilometri mancanti e della galleria di valico, sarebbero necessari 2,2 miliardi di euro. E sempre secondo stime recentissime Alitalia è già costata allo Stato qualcosa come 10,5 miliardi di Euro e ogni anno pesa sul bilancio pubblico per oltre 500 milioni di euro.

“Per la ferrovia Pontremolese – continua Laghezza – non esiste uno stanziamento a bilancio, anche se il rapporto costi benefici indotti sull'economia italiana, sulla portualità, sul turismo e sulla difesa dell'ambiente eccederebbero ampiamente il valore dell'investimento. Per l'Alitalia si prosegue per default da un aumento di capitale all'altro. Non è forse venuta l'ora di preferire a una compagnia di bandiera una vera, reale e concreta strategia di bandiera che si ponga come obiettivo il rilancio del nostro Paese?”.

“Personalmente – conclude il presidente di Confetra Liguria - ritengo che il nostro territorio meriti di più e mi aspetto da tutte le istituzioni, centrali e locali, uno scatto di orgoglio, per riportare la Pontremolese al centro dei corridoi europei e per mobilitare le risorse necessarie ad un

pronto avvio dei lavori. Qualsiasi altra soluzione è un compromesso al ribasso, utile forse nell'immediato, ma senza prospettiva per il futuro. Attendiamo dalla politica segnali chiari in questa direzione il che significa liberare subito la Pontremolese dai lacci che l'hanno imprigionata nella lista delle opere di secondo livello, quelle che sarebbero importanti, ma non prioritarie”.