

Con due anni di passivo Alitalia la Pontremolese sarebbe già realtà

GAM EDITORI 03:30 0



31 gennaio 2020 - Collegare il Tirreno al Brennero e quindi garantire alle merci un corridoio ferroviario preferenziale che assicurerebbe efficienza, competitività e non inquinamento, costerebbe al sistema Paese quanto un anno di sovvenzioni erogate all'Alitalia. A lanciare la provocazione riproponendo con urgenza il tema della ferrovia Pontremolese, in quanto opera strategica per il sistema Paese, è Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria.

“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 alcuni mesi 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".