PRIMO PIANO/ **LA FERROVIA TIRRENO-BRENNERO**

Pontremolese «È ora di fare squadra» L'obiettivo è un tavolo istituzionale

Dibattito sul raddoppio: per il governo è strategico ma i tempi saranno lunghi, servono fondi e diversi progetti
Azzali (Upi): «Lavorare insieme per realizzare quest'opera». Marchini (Lunezia): «Coinvolgeremo le Province»

ANDREA VIOLI

La ferrovia Pontremolese è un'opera strategica per lo sviluppo dei territori fra Emilia-Romagna, Toscana e Liguria tuttavia manca una grossa parte dei fondi - 2,3 miliardi - e i progetti di parti importanti della linea. Realisticamente i lavori si vedranno dopo il 2030 ma è necessario fin d'ora creare un gruppo di lavoro capace di tenere alta l'attenzione del governo.

È quanto emerso, in sintesi, dal dibattito online «Novità sulla Pontremolese, luci e ombre» organizzato dall'associazione Lunezia. Sono intervenuti il direttore dell'Upi Cesare Azzali, i sindaci di Fornovo Michela Zanetti e di Pontremoli Lucia Baracchini, Piergino Scardigli, presidente dell'associazione Tirreno-Brennero; per Lunezia, il presidente Rodolfo Marchini, il vicepresidente Paolo Borzoni e il responsabile Enti locali Egidio Banti.

«Cercheremo di promuovere una conferenza istituzionale coinvolgendo le Province, che possono riunire anche i Comuni e i parlamentari dei territori interessati ed esperire la volontà politica di portare a termine quest'opera», spiega Marchini. L'associazione spera quindi di contribuire in tal senso. Per Banti la Pontremolese ha una funzione strategica nell'ottica del collegamento Tirreno-Brennero ma finora è stata considerata periferica dalle Regioni. «Ha una duplice valenza - aggiunge -. La nuova galleria servirà soprattutto per velocizzare i treni merci: non si possono tagliare fuori Borgotaro, Berceto e Pontremoli. Bisognerà stabilire che la Pontremolese "ufficiale" rimane la linea passeggeri. La galleria di valico non potrà essere realizzata nei prossimi 6 anni ma nel prossimo decennio. Si deve guardare avanti: all'Europa dovremo dire dove saremo nel 2026, nel 2030 e nel 2050. Nel 2030-50 bisogna inserire la Pontremolese completa».

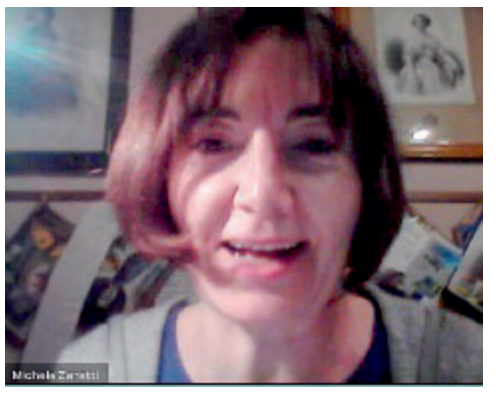
Mariano Cocchetti di Rfi è il commissario ad hoc per quest'opera. Una nomina che Azzali definisce doverosa, senza la quale «si sarebbe formalmente abbandonato un percorso abbozzato da decenni». Il direttore dell'Upi ribadisce che l'asse Tirreno-Brennero autostradale e ferroviario è un fattore di crescita importante per i territori e per il Paese. Ma l'obiettivo sarà centrato se istituzioni locali, forze economiche e sociali sapranno lavorare in sinergia: «È il momento di cercare di costruire gruppi, o un tavolo istituzionale, che lavorino sistematicamente per raggiungere questi obiettivi, stimolando la politica a mettere a disposizione capacità finanziarie e progettuali, senza le quali non vedremmo la realizzazione delle opere».

Il mondo economico ha interesse a favorire la crescita di questa infrastruttura anche perché è in linea con gli obiettivi sui cambiamenti necessari per tutelare l'ambiente.

Il grosso nodo è realizzare la galleria di valico. Lo ricorda il sindaco Baracchini, secondo cui il raddoppio «avrebbe una ricaduta importantissima per il nostro territorio. È un'opera riconosciuta strategica dagli anni '80, è imbarazzante trovarsi a ribadirlo decenni dopo...». E non è finita: i tempi saranno ancora lunghi.

L'avvocato Scardigli spiega i motivi tecnico-burocratici: «La Pontremolese è indicata come opera di "seconda priorità", quindi si comincerà a parlarne concretamente nel 2030. Ma è nel 2022-23 che l'Ue valuterà le opere da realizzare dopo il 2030: per questo è importante avere un soggetto che se ne occupi». Tra gli anni '90 e il 2000 una società creata da Scardigli cercò di far passare un progetto ad hoc, rimasto lettera morta. Risultato: ad oggi non c'è alcun progetto di galleria approvato, quindi è impossibile finanziare questa parte cruciale. Nel 2010 il Cipe divise la Pontremolese in tre tratte: Parma-Osteriazza, galleria e la parte verso La Spezia. Ottenuti i 247mila euro per il segmento Parma-Vicofertile, ne basterebbero 150mila per la Vicofertile-Collecchio. Il resto? Per ora si resta in attesa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



WEBINAR In alto da sinistra Borzoni e Azzali. Qui sopra da sinistra Baracchini, Zanetti e Marchini. A fianco, Banti e Scardigli.

Fornovo Il sindaco Zanetti: «Ci sono benefici ma importanti nodi urbanistici da sciogliere»

Da un lato le opportunità anche per Fornovo legate al raddoppio della ferrovia Pontremolese. Dall'altro gli interrogativi che i cittadini si pongono, in un territorio con una forte presenza di infrastrutture, traffico e inquinamento. E se la linea bypasserà il paese, si apre il nodo della stazione. Insomma, i problemi Fornovo sono fra i più complessi del progetto. Nel webinar di Lunezia ne ha discusso il sindaco Michela Zanetti: «L'attraversamento del paese pone questioni molto importanti a livello urbanistico; c'è un centro storico antico e definito. Rilancerò con Rfi per iniziare a pensare proposte concrete, per soluzioni rispettose del preesistente: non sarà facile ma a Bologna e Firenze con l'Alta velocità hanno trovato soluzioni innovative. Ci sono state tante ipotesi sul passaggio sotto Fornovo. La proposta più concreta di 15 anni fa era piuttosto invasiva e non aveva funzionato; ora si può ragionare in modo diverso». Anche per la Zanetti la Pontremolese è un'opera prioritaria, che potrà dare opportunità ad esempio in un'epoca in cui il turismo sarà più sostenibile e meno «mordi e fuggi». Bene l'interscambio con l'Appennino, specie ora che lo smart working permette a tanti di rimanere nelle zone più interne. A.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GOVERNO

Opera prioritaria per decreto

È il 25 gennaio quando dalla Regione arriva l'annuncio del presidente Stefano Bonaccini: il raddoppio della Pontremolese «viene accolto dal Governo (in un Dpcm del 20 gennaio, ndr) e inserito fra le opere prioritarie per il Paese, con lo stanziamento dei fondi e la nomina di un commissario per la sua realizzazione». Un progetto, aggiunge, «per il quale ci siamo battuti come Regione Emilia-Romagna insieme ai territori e le comunità locali». Il raddoppio della Parma-La Spezia, infatti, è stato inserito nel decreto con le opere considerate prioritarie e che, in quanto tali, godranno di procedure semplificate per la loro realizzazione.