

MANIFESTO PER L'AMMODERNAMENTO DELLA FERROVIA PARMA – LA SPEZIA  
e IL SUO COLLEGAMENTO PER IL BRENNERO

PREMESSE

Il collegamento ferroviario **La Spezia-Pontremoli-Parma-Verona-Brennero** rappresenta un asse fondamentale per lo sviluppo dei territori da essa attraversata, così come per l'intero Paese.

Attualmente la linea ferroviaria cosiddetta "Pontremolese" collega Parma con La Spezia passando per alcuni centri vitali dell'Appennino, come Pontremoli e Borgo Val di Taro, Comuni che di fatto sono da riferimento per aree marginali. Lungo i 103 km di linea sono presenti anche fermate minori di servizio ai pendolari. La linea è per il 50% a binario unico e mostra pendenze elevate che riducono le dimensioni utili di treni, soprattutto quelli per le merci.

La ferrovia rappresenta un pezzo potenziale del corridoio Tirreno-Brennero (TI-BRE) che dovrebbe connettere persone e merci dal centro-nord Europa con le vie marittime del Tirreno. Al Brennero circola oggi circa il 40% del traffico merci alpino ed è in corso di realizzazione un nuovo traforo per la linea ferroviaria. Su questa via il porto di La Spezia rappresenta uno dei principali punti di arrivo merci in containers e il principale porto per utilizzo del trasporto su ferro. Rispetto al proseguimento verso nord, la linea ferroviaria vede attualmente tratti di linee minori e poco funzionali ma oggetto di ipotesi di potenziamento: le ipotesi di prosecuzione sono lungo la linea Parma-Suzzara-Poggio Rusco-Verona (proprietà FER e RFI) , oppure la Parma-Piadena-Mantova (tutta di proprietà statale).

**Sono innumerevoli le opportunità strategiche nell'ammodernamento di questa linea:** maggiore sostenibilità ambientale dei trasporti, innovazione e competitività del settore logistico, aumento della fruibilità turistica (sia dei capoluoghi che dei comuni minori), ed infine presidio importante contro lo spopolamento delle aree interne contigue la linea.

In questo momento storico e nel contesto internazionale risulta cruciale il traffico ferroviario delle merci verso l'arco alpino, in particolare del Brennero. Svizzera e Austria stanno attuando chiare politiche di spostamento del traffico merci su ferro. La Svizzera ha realizzato l'importante traforo ferroviario del Gottardo. Sul lato austriaco, al Brennero, si prosegue la realizzazione del tunnel di base, mentre nel 2018 le limitazioni al transito dei camion imposte dal Tirolo hanno drasticamente ridotto gli accessi su gomma.

Anche a livello turistico la ferrovia rappresenta un'opportunità per le aree attraversate avendo lungo il proprio percorso poli di valore storico e culturale e avendo ai propri estremi una potenzialità turistica importante (nei paesi di area tedesca a Nord e nello sbarco croceristico a La Spezia).

Il traffico merci, pendolare e turistico che oggi percorre la tratta via gomma è rilevante con frequenti congestioni nei giorni di punta. Ci sarebbero dunque ampi margini per portare questa esigenza di mobilità su treno, mezzo più sostenibile e sicuro.

Nonostante tutto lo stato della linea rimane purtroppo obsoleto:

- è impossibile sfruttare le potenzialità di trasporto merci su treno dei convogli più moderni (a causa di pendenze del tratto montano, binario unico, frammentazione della tratta verso nord dopo Parma),
- non si garantisce né una vera offerta turistica né un'alternativa all'auto per gli spostamenti pendolari (per i tempi di percorrenza elevati e basso numero di treni).

In questi anni i progetti di investimento sulla linea sono proceduti a singhiozzo con la realizzazione di ammodernamenti in alcuni tratti limitati (raddoppio binario tratta Solignano Osteriazzoli) che di fatto non hanno reso il servizio più efficace e competitivo. In particolare nel 2012 il governo Monti – senza ricevere particolari proteste - ha depennato 280 milioni previsti dal Governo Prodi per lavori e progettazione lasciandone solo 87 sulla tratta

Il penultimo governo si era chiuso con la notizia di nuove opportunità per la linea. Il contratto di programma 2017-2021 che assegna nuovamente fondi per il completamento del raddoppio della linea. Interventi sulla linea sono inoltre stati reinseriti nel programma pluriennale degli investimenti di RFI.

#### I FIRMATARI CONCORDANO

- che occorre giungere ad un ammodernamento della linea Parma La Spezia ai fini di ridurre i tempi di percorrenza per le persone e favorire i convogli merci più moderni
- che occorre completare il collegamento ferroviario verso il Brennero per unire via ferro i flussi di persone e merci tra il Tirreno ed il Centro-Nord Europa
- che il servizio passeggeri debba essere implementato in frequenze ed efficienza e corretta fruibilità delle stazioni minori

#### E SI IMPEGNANO, OGNUNO NEI TAVOLI DI PROPRIA COMPETENZA

- ad avanzare richieste e sollecitazioni a Regioni, Governo e RFI per lo stanziamento di risorse a favore dell'ammodernamento della linea
- a dare rilievo pubblico all'adesione al presente manifesto e ai contenuti dello stesso
- a favorire eventi di utilizzo e conoscenza della linea da parte dei cittadini. In particolare ad aderire ad una giornata dedicata ad iniziative a favore della linea da prevedere tra la primavera-estate 2019, che Legambiente intende promuovere e su cui si provvederà ad un programma concertato.
- ad intervenire sulle scelte urbanistiche al contorno delle stazioni per garantire un pieno utilizzo ed intermodalità