



di Redazione

21 Marzo 2022 17:22

- [COMMENTA](#)
-
- **6 min**
- [STAMPA](#)

-
-
-
-
-
-
-

L'area geografica padano-tirrenica, che comprende i territori di Parma, La Spezia e Massa-Carrara costituisce un comprensorio economico strettamente legato sin dall'epoca romana. Si può parlarne in effetti di una vera e propria "geocomunità" costituita da capoluoghi di provincia "lontani" dall'epicentro amministrativo regionale, ma centrali rispetto a corridoi commerciali storici che li hanno legati indissolubilmente sotto il profilo socio-culturale, turistico, economico e della logistica. Partendo da questi

presupposti la conferenza stampa di oggi, **organizzata dalle tre Confcommercio di Parma, La Spezia e Massa-Carrara / Lucca** (che rappresentano i settori del commercio, turismo e logistica pari, questi ultimi a oltre il 60% del totale economia dei tre territori) vuole mandare un messaggio importante ai rispettivi enti amministrativi regionali e provinciali: **è giunto il momento di velocizzare tutte le progettualità che sono state messe in cantiere in questi anni per valorizzare l'asse viabilistico e ferroviario (di merci e di persone) che collega il Brennero con il Mar Tirreno.**

Share the love con SelfyConto: più amici porti e più vinci!

Mediolanum

[Raccomandato da](#)

“La sfida economica per i nostri territori nei prossimi anni – ha dichiarato **Vittorio Dall’Aglia, presidente Ascom Confcommercio Parma**, facendosi portavoce anche per le Confcommercio della Spezia e Massa Carrara / Lucca – dipenderà dalla capacità di realizzare infrastrutture stradali e ferroviarie adeguate a far transitare merci e persone con modalità e tempi adatti alle richieste del mercato globale, cosa che in questo momento non avviene. Occorre definire e programmare la conclusione del collegamento tra la A22 e la A15: attualmente infatti il progetto pur essendo ricompreso nel PRIT (*Piano Regionale Integrato dei Trasporti*) della Regione Emilia Romagna necessita di avere una programmazione chiara che vada oltre al semplice collegamento con la Cispadana al fine di non creare situazioni di stress viabilistico.”

“Preoccupa inoltre – ha proseguito Dall’Aglia – l’attuale situazione dell’autostrada della Cisa che vede al momento 15 km di lavori in direzione La Spezia e poco meno in direzione Parma. I lavori per la creazione di una nuova interconnessione fra la A15 e la A12 a Santo Stefano Magra, iniziati nel 2020, non sono ancora stati completati anzi, il termine ne è stato previsto solo nel 2023. Quelli che possono sembrare semplici disagi causati da un restringimento di carreggiata o dalla chiusura di una corsia di emergenza si traducono poi in code chilometriche dovute ai sempre maggiori flussi merci, dal pendolarismo lavorativo e vacanziero che da sempre caratterizza questo bacino e dalla tortuosità della strada. A questo si devono inoltre aggiungere cantieri e deviazioni che rendono attualmente l’attraversamento della Liguria una vera impresa. In queste condizioni la competitività turistica delle destinazioni situate sull’asse A15/A12 (penso al nostro appennino parmense, alle Cinque Terre o ancora alla riviera Toscana) è di fatto già adesso fortemente penalizzata in prospettiva della prossima estate con danni stimati intorno ai 500milioni di euro per le sole province di la Spezia e Massa Carrara”.

Una situazione ingigantita ulteriormente dalla mancanza di una reale alternativa per il trasporto merci e persone sulla rete ferroviaria.

“L’asse Parma-La Spezia – ha commentato **Leonardo Lanzi, presidente Fai Emilia** – è l’unica cerniera di collegamento tra i territori del centro alto Tirreno e l’area mediana della Pianura Padana con accesso ai mercati del centro e del nord Europa. In questo contesto è necessario velocizzare e potenziare il progetto della linea ferroviaria, che

diventa strategico per una completa realizzazione di una ZLS (Zona Logistica Semplificata) che colleghi il Tirreno alla provincia di Parma. Infatti, seppur sia stato finanziato il raddoppio del tratto Parma – Vicofertile, per la restante parte (comprendente la nuova galleria di valico) manca ancora la progettazione definitiva, circostanza che ha impedito il suo inserimento nel recovery plan europeo. Proprio una nuova galleria di valico costituisce inoltre la pre-condizione per rendere la Parma-La Spezia adatta ai transiti dei treni merci secondo i moderni standard europei. L’assoluta urgenza di questa opera viene ulteriormente rafforzata dall’avvenuto ammodernamento dell’interconnessione ferroviaria fra i porti di Carrara e La Spezia”.

Per dare un’idea dell’importanza di questo mancato collegamento secondo i dati dell’Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, per il solo scalo della Spezia del 2021 hanno viaggiato su ferro **370.447 TEU** (+13,2%) su un totale di **8.497 treni**, in aumento dell’**11,2%** rispetto all’anno precedente, composti con **125mila** vagoni ferroviari (+**4,6%**) che hanno trasportato **3.415.661 t.** di merce, in aumento del **4,7%**. Per quanto riguarda invece il porto di Carrara è da rilevare come a meno di mese dal completamento dei lavori ferroviari siano state inaugurate due linee settimanali di trasporto via ferro del lapideo proveniente via mare da India sud Africa e Brasile e diretto a Verona. Queste considerazioni sono alla base del recente inserimento della piattaforma intermodale di Santo Stefano di Magra, hub logistico funzionale e baricentrico ai due porti, nella proposta di revisione delle reti Ten-T da parte della Commissione Ue.

In questo contesto si evidenzia l’importanza di una convergenza di interessi fra le regioni Emilia Romagna e Liguria per l’istituzione della ZLS del mar ligure orientale nel quale inserire le aree produttive delle provincie di Parma e La Spezia.

“La crescita esponenziale dell’e-commerce, la pandemia e ora la guerra – ha dichiarato **Luigi Merlo, presidente Federlogistica** – hanno rivoluzionato e stanno rivoluzionando i sistemi industriali e logistici a livello globale. L’Italia seppure in ritardo si sta accorgendo del ruolo fondamentale della logistica. Moltissime aziende produttive stanno riconsiderando le scelte di ricollocazione degli impianti produttivi e il fenomeno del reshoring è una grande opportunità per l’Italia. Le Zls se adeguatamente realizzate, soprattutto se connesse con un efficiente sistema portuale avranno una grande opportunità. Per questo oggi più che mai completare il corridoio Tibre nelle sua articolazioni è fondamentale”.

“L’asse infrastrutturale ‘Pontremolese’ – ha aggiunto **Stefano Messina, vice presidente Conftrasporto** – rappresenta il naturale collegamento dei territori ricompresi nel sistema logistico di riferimento del porto della Spezia, che dal retroporto di Santo Stefano di Magra si estendono lungo la direttrice verso Parma – ha spiegato Stefano Messina, Presidente di Assarmatori – Parliamo di uno scalo gateway che movimentata circa 1,4 milioni di TEUs all’anno, con la Pianura Padana come mercato di riferimento, dove si trovano attività manifatturiere e di distribuzione che rappresentano circa il 79% della produzione industriale del Paese, da cui origina il 70% del volume nazionale di import ed export. Dati che ci confermano quanto sia importante questa direttrice, inserita nelle

opere strategiche del Recovery Plan e in precedenza nel programma Italia Veloce. In questo contesto, e in vista dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata, occorre arrivare ad un'adeguata infrastrutturazione per facilitare e implementare il trasporto della merce containerizzata dai porti dell'Alto Tirreno sino ai bacini di riferimento, con particolare attenzione all'interconnessione ferroviaria, anche alla luce della vocazione in tal senso dello scalo spezzino, nel 2021 secondo solo a Trieste per quanto riguarda la rail ratio, ovvero la quota di merce movimentata su ferro. Bisogna quindi ragionare in un'ottica multimodale, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità complessiva al sistema di trasporto nazionale e di offrire una struttura di reti e servizi integrati.”

“La revisione dello studio progettazione della Galleria di Valico Pontremolese è quasi pronta e sarà presentata alle istituzioni e alle associazioni nei prossimi giorni – ha detto **l'onorevole Raffaella Paita deputata e presidente della commissione Trasporti della Camera** -. A questo punto l'obiettivo è inserire dentro le previsioni del nuovo contratto di programma di Rfi così come chiesto dalla Commissione che presiedo. Ho dato anche la mia disponibilità a lavorare per un rilancio del Ti-Bre come autostrada. È molto apprezzabile aver riscontrato l'unità di intenti tra le tre Regioni coinvolte”.

“Il completamento dell'asse intermodale Ti.Bre., sul quale da troppo tempo la politica sta discutendo, costituirebbe una svolta di impatto assolutamente positivo per la viabilità e il trasporto merci del nord Italia e per la nostra provincia in particolare, perché fornirebbe un'importante valvola di sfogo ai traffici legati al nostro porto – dichiara **l'assessore alle Infrastrutture e Viabilità di Regione Liguria, Giacomo Giampedrone** -. In Liguria stiamo portando avanti progetti che vanno a implementare l'assetto infrastrutturale e viabilistico della Regione, ne è un esempio il lavoro svolto in collaborazione con Anas per il completamento della variante Aurelia della Spezia, per la quale i lavori dello stralcio A del terzo lotto sono ripartiti, lo stralcio B è stato da poco aggiudicato e nei prossimi mesi verrà bandita la gara per l'ultimo stralcio. Altri esempi: l'Aurelia bis a Sanremo, per la quale il governo ha accolto la nostra proposta di inserirla tra le opere da finanziare attraverso il Pnrr; il completamento del raddoppio ferroviario nel Ponente, tra Finale Ligure e Andora, per il quale è stata rinnovata l'intesa tra Regione e Rfi sul progetto preliminare e inviata una lettera al Mims per sollecitare i finanziamenti. C'è poi l'altro grande capitolo del raddoppio della Pontremolese – prosegue l'assessore – che ben si sposa con il Ti.Bre., che Regione ha inserito come prioritario in tutti i documenti inviati a questo come ai precedenti governi, abbiamo inoltre chiesto che il suo completamento e il raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia siano tra le opere prioritarie da finanziarsi e realizzarsi con Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Ritengo – conclude – che ogni proposta volta all'alleggerimento dei traffici su gomma sia da prendere in considerazione, soprattutto alla luce dell'arrivo del Pnrr, che ha reso disponibili risorse per le infrastrutture che non trovano sbocco nel pacchetto di finanziamenti europei. Da questo punto di vista daremo senz'altro il nostro contributo”.

È innegabile dunque come in un contesto che vedrà nei prossimi anni forti investimenti legati alle infrastrutture da parte della comunità economica europea, sia assolutamente necessario progettare e acquisire le relative risorse economiche da parte degli Enti

regionali e provinciali interessati per raggiungere l'obiettivo di un corridoio logistico di primo livello che colleghi il nord Europa al Tirreno creando un volano economico di fondamentale importanza per tutte e tre le provincie interessate: Parma, La Spezia e Massa-Carrara.