

Ordine del giorno all'oggetto 7618

“Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2015”.

L'Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna

Premesso che

- Il collegamento ferroviario **La Spezia-Pontremoli-Parma-Verona-Brennero** rappresenta un asse fondamentale per il sistema trasportistico delle Regioni interessate, in particolare per l'Emilia-Romagna, e per lo sviluppo dei territori da essa attraversata, così come per l'intero Paese;
- Al contempo il tracciato ferroviario Tirreno-Brennero rappresenta per la movimentazione delle merci il collegamento strategico Tirreno-Adriatico tra i porti a Ravenna e La Spezia;
- Attualmente la linea ferroviaria cosiddetta **“Pontremolese”** collega Parma con La Spezia passando per il centro vitale della montagna, a Borgo Val di Taro, prevalentemente al servizio di lavoratori pendolari, tenuto conto che 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;
- Il tratto di ferrovia Pontremolese rappresenta un pezzo potenziale ma decisivo nel corridoio Tirreno-Brennero (TI-BRE) che dovrebbe connettere persone e merci dal centro-nord Europa con il porto tirrenico di La Spezia, tenuto conto che dal Brennero circola oggi circa il 40% del traffico merci alpino ed è in corso di realizzazione un nuovo traforo per la linea ferroviaria;
- Le opportunità strategiche legate agli interventi di ammodernamento della ferrovia “Pontremolese” coincidono con gli obiettivi generali del **PRIT 2025** Emilia-Romagna: maggiore sostenibilità ambientale dei trasporti su ferro, innovazione e competitività del settore logistico, aumento della fruibilità dei centri e dei comuni minori, ed infine presidio importante contro lo spopolamento delle aree interne contigue la linea.
- In particolare si assiste nel contesto internazionale nord-europeo a scelte che individuano priorità strategiche nel traffico ferroviario delle merci, in particolare del Brennero con lo spostamento deciso dalla ‘gomma’ al ‘ferro’: la Svizzera ha realizzato l'importante traforo ferroviario del Gottardo, mentre sul lato austriaco, al Brennero, si prosegue la realizzazione del tunnel di base, mentre nel 2018 le limitazioni al transito di automezzi pesanti imposte dal Tirolo hanno drasticamente ridotto gli accessi su gomma.

Tenuto conto che

Lo stato della attuale linea “Pontremolese”, di **proprietà statale e gestione RFI**, pemane purtroppo inadeguato:

- Risulta molto difficile 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);
- L'efficienza degli spostamenti sulla linea per i pendolari giornalieri (per i tempi di percorrenza elevati e basso numero di treni) risulta ancora piuttosto bassa;

- In questi anni gli investimenti sulla linea sono proceduti per stralci esecutivi isolati con la realizzazione di ammodernamenti in alcuni tratti limitati (raddoppio binario tratta Solignano Osteriazzini) che di fatto hanno portato limitati miglioramenti al servizio nel suo complesso;
- In particolare nel 2012 il governo Monti (del. CIPE n.4/2012) – confermando decisioni previste dal precedente esecutivo Berlusconi (accertate All. Infrastrutture DEF2011) - ha tecnicamente “de-finanziato” 234,6 milioni di investimenti previsti dal Governo Prodi (del. CIPE 19/2009);
- Ultimo atto, tuttora disatteso e con iter sospeso, lo schema di contratto di programma RFI 2017-2021 del 1 agosto 2017 (del. CIPE 66/2017), che prevede la destinazione di nuove risorse tra gli interventi prioritari A08 in tre sub-interventi tutti nel tratto in Provincia di Parma Regione Emilia-Romagna per complessivi 757 milioni e una copertura finanziaria accertata ad ottobre 2017 di 97 milioni per il completamento del raddoppio della linea.

Condividere

- Le previsioni del PRIT 2025 riguardanti la linea ferroviaria “Pontremolese” – asse TI-BRE, quale priorità di intervento del Sistema Ferroviario in particolare per quanto attiene:
- Le linee della Rete Nazionale (punto 5.2.3)

la realizzazione dell’itinerario “Ti.Bre.” ferroviario, con il completamento del raddoppio della linea Pontremolese per le tratte della rete nazionale gravitanti su Parma che ancora sono a unico binario, in continuità con il potenziamento della tratta Parma-Suzzara-Poggio Rusco, contestualmente all’ottimizzazione dei nodi di Parma e di Fornovo;

- La rete ferroviaria merci: linee e nodi (punto 8.3.2)

In particolare, sono previsti una serie di interventi di assestamento e di potenziamento anche sulla linea Pontremolese e sulla Parma-Suzzara.

- Azioni specifiche (punto 8.3.3)

Gli Interventi sull’infrastruttura ferroviaria merci:

- necessità di potenziamento della ferrovia pontremolese.

Gli interventi da attuare sono:

- completamento del raddoppio della ferrovia pontremolese.

Gli obiettivi sono:

- miglioramento dei collegamenti ferroviari fra il porto di La Spezia e l’interporto di Parma (Castelguelfo), attraverso la linea Pontremolese, anche mediante l’elettrificazione del raccordo con l’Interporto, attualmente in corso, e lo studio per possibili soluzioni per l’istadamento diretto dei treni merci senza inversioni del senso di marcia;

Ribadito che

- occorre giungere ad un ammodernamento della linea “Pontremolese” Parma La Spezia, attraverso gli interventi già programmati nel 2009, ai fini di ridurre i tempi di percorrenza

per gli utenti, aumentare la frequenza dei treni, favorire l'inserimento nella linea dei convogli merci di più recente tecnologia;

- occorre completare il collegamento ferroviario verso il Brennero per unire via ferro i flussi di persone e merci tra il Tirreno, il territorio emiliano delle Province di Parma e Reggio Emilia, ed il Centro-Nord Europa attraverso il varco alpino del Brennero;
- risulta obiettivo condiviso l'implementazione del servizio passeggeri in frequenze ed efficienza e corretta fruibilità delle stazioni minori della tratta in Emilia-Romagna;

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

- a ribadire e sollecitare l'attuale Governo e RFI a ridefinire e riconfermare gli impegni presi nelle precedenti programmazioni a livello governativo statale, assicurando i finanziamenti necessari all'ammodernamento dell'intera linea con il raddoppio dei binari dando priorità alla tratta di intervento Nodo di Parma – Osteriazza, la riprogettazione definitiva dell'attraversamento dell'abitato di Fornovo, con il coinvolgimento dei Parlamentari eletti in Regione Emilia-Romagna;
- a convocare al più presto, facendo seguito anche all'attuazione delle previsioni e delle attuazioni contenute nel PRIT 2025, un tavolo tecnico con i Comuni interessati, le Province gli enti pubblici coinvolti nell'attuazione degli interventi, per ridefinire la programmazione di progettazioni e interventi necessari;
- a favorire tutte le azioni utili al raggiungimento degli obiettivi contenuti nel PRIT 2025 riguardanti la ferrovia "Pontremolese".

Cardinali Alessandro
Iotti Massimo
Calvano Paolo
Caliandro Stefano
Lori Barbara