

# Stazione della Tav, oggi il primo passo

Via allo studio ma si discute su bacino d'utenza (è sufficiente?) e localizzazione. Spunta l'ipotesi Ntv-Italo

di SALVATORE MANNINO

**NON È LA PRIMA** pietra che chissà quando (e se) verrà. Ma è almeno un pezzo di carta che lega due Regioni a un progetto di cui non si capisce ancora se sia sogno o realtà futuribile. Fatto sta che oggi l'assessore

**L'APPUNTAMENTO** è alle 11, in via Arrigo Testa, zona Poggio del Sole, nel Palazzo del Genio Civile che fu progettato dal grande Giovanni Michelucci insieme alla prefettura. Che l'aura di un protagonista dell'architettura italiana del '900 sia di buon auspicio per un progetto animato da tante buone intenzioni ma (per ora) da ben poca consistenza pratica? È la stazione Media Etruria, iniziativa che il potentissimo e aretinissimo Vincenzo Ceccarelli, assessore ai trasporti del governatore Enrico Rossi, ha lanciato alla fine dell'estate 2013, con quello che allora apparve come un coup de theatre. Di imagine oltre che di sostanza.

L'ispirazione viene evidentemente (lo dice anche il nome) dalla stazione Medio Padana di Reggio Emilia, quella progettata da Santiago Calatrava ed entrata in funzione più o meno nello stesso periodo. Lì il tema era una fermata intermedia dell'alta velocità fra Bologna e Milano, al servizio della conurbazio-

re regionale ai trasporti, l'aretinissimo Vincenzo Ceccarelli, firma col collega umbro Silvano Rometti il protocollo d'intesa che dà il via allo studio per una stazione dell'alta velocità (Media Etruria) capace di servire Arezzo, Siena e Perugia. Tappa intermedia fra Roma e Firenze. C'è baci-

na da Modena a Parma. Qui invece si vorrebbe servire Toscana meridionale e Umbria, con una tappa fra Firenze e Roma. Ma c'è il bacino d'utenza sufficiente, quello che Trenitalia ritiene indispensabile per rendere economicamente conveniente una stazione? L'asticella è ferma ad almeno un milione di utenti potenziali, Arezzo con Siena e Perugia ci arriva a stento, considerando anche che le parti mar-

## LE IPOTESI

**Restano quelle di Olmo Farneta e Montallese I sindaci si accapigliano**

ginali delle tre province potrebbero trovare più conveniente far riferimento direttamente a Firenze o Roma. È il primo punto che lo studio di fattibilità deve chiarire, altrimenti siamo al libro dei sogni. Ed è chiaro che devono starci anche le Fs, se no sono solo castelli di sabbia.

**LA SECONDA QUESTIONE**, ove i margini ci fossero, è quella della localizzazione. Perché Ceccarelli non aveva fatto in tempo a lanciare l'ipotesi che già i sindaci si azzannavano per portare la stazione nel loro territorio. A tutt'oggi, anche se l'assessore mette le

mani avanti e dice che scelte è troppo presto per farne, le candidature più autorevoli sono tre: Olmo-Ristradella, alla periferia di Arezzo, che ha il vantaggio di avere un capoluogo di provincia alle spalle, di essere equidistante fra gli altri due e di stare alla confluenza di Direttissima e linea lenta; Farneta, che può contare sull'atout di essere vicina a Terontola, snodo per l'Umbria, a due passi dalla superstrada Perugia-Bettolle, che ne sarebbe il complemento su gomma, e Montallese, fortemente sponsorizzata dal renziano sindaco di Chiusi Stefano Scaramelli. Lì, bisognerebbe portare tutto: il collegamento su binario con le città, un casello dell'Autosole o una viabilità di collegamento con quello di Chiusi, ma Scaramelli dice che il progetto è suo e guai a chi glielo tocca.

**A MENO CHE NON** glielo tocchi Ntv, la grande concorrente di Trenitalia sulla Tav con i treni Italo. È stata sondata dall'associazione industriali e non ha detto no all'ipotesi di una fermata della sua alta velocità: «Ma prima dovete mettere a norma la stazione». Gli industriali ci pensano, l'idea è quella di un edificio ferroviario sempre dalle parti di Olmo. Spartano nella concezione per risparmiare e far quadrare i conti. È un altro sogno di mezza estate?



**L'ASSESSORE**  
Vincenzo Ceccarelli  
è l'uomo dei  
trasporti  
di Enrico Rossi

