

A settembre si conclude il lavoro del tavolo tecnico sulla fattibilità di una fermata intermedia tra Firenze e Roma. Arriverà la localizzazione: ma servono anni per l'operatività del progetto

Medioetruria, tempi lunghi Ma la stazione di Arezzo può intanto anticiparla

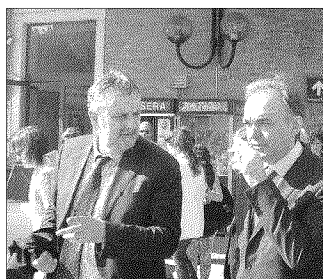
di Romano Salvi

► AREZZO - Meglio un uovo oggi che una gallina domani: anche i pendolari sono d'accordo con il Corriere. Ok a MedioEtruria, la stazione sulla Tav frutto di una felice intuizione dell'assessore regionale ai trasporti, Vincenzo Ceccarelli, e dell'ex assessore della Regione Umbria, Silvano Rometti, che tre anni fa lanciarono ad Arezzo l'idea di una fermata intermedia sulla Tav tra Firenze e Roma. Ma, prima ancora che allungare i tempi le schermaglie campanilistiche sulla localizzazione, è lo stesso Ceccarelli a gettare acqua sul fuoco su una contesa prematura, visto che il progetto può finora realisticamente contare solo sul gradimento dei vertici di Trenitalia e di Ntv, ovvero i gestori delle Freccerose e di Italo. Convinti nell'ultima riunione del tavolo tecnico insediato per lo studio di fattibilità di una stazione analoga a Mediopadana, dal numero degli utenti potenziali, due milioni e mezzo, di un ba-

cino che comprende il territorio di tre province. Benedizione di Trenitalia e Ntv a parte, manca ancora, ma arriverà a settembre, la firma dei componenti del tavolo tecnico, composto da esperti delle Regioni Toscana e Umbria e delle Università di Siena e Perugia, sulla relazione finale che dovrà essere consegnata non solo ai gestori dei supertreni, ma anche alle due Regioni interessate. La relazione finale, che equivale ad uno studio di fattibilità, presumibilmente conterrà anche l'indicazione della localizzazione, che non

sarà vincolante e che comunque dipenderà dall'alternativa tra l'interconnessione dello scalo sulla Tav con il vecchio tracciato ferroviario o con il trasporto pubblico su gomma. Nel primo caso può giocare tutte le sue carte la scelta di Olmo o Frassineto, sfiorate dai binari sia della linea lenta che della Tav. Nel secondo la scelta potrebbe scivolare più a sud. In ogni caso l'indicazione della localizzazione sarà solo il primo passo di un percorso che potrebbe concludersi con un progetto da realizzare in tempi lunghi. Troppo lunghi perché i pendolari non sposino una soluzione intermedia alla quale lavora da tempo lo stesso assessore Ceccarelli, e condivisa da Confindustria Toscana Sud che ha pubblicato un dossier a firma di Giovanni Cardinali sulle prospettive delle grandi infrastrutture. Sia Ceccarelli che Confindustria contano del resto sulla disponibilità sia di Trenitalia che di Ntv sulla proposta di anticipare i tempi di MedioEtruria con la fermata alla sta-

zione di Arezzo di sei coppie di supertreni, tre Freccerose e tre Italo, a partire dal prossimo orario estivo, ovvero dal 2016. Una soluzione realistica che cambierebbe radicalmente il ruolo della stazione di Arezzo e che permetterebbe a Trenitalia e Ntv una prima verifica del progetto di MedioEtruria. Senza la necessità, come ha ammesso Ntv, il gestore di Italo, di innalzare i binari per la sosta del treno superveloce. Verifica attendibile, vista la centralità della stazione di Arezzo in un bacino che va dalla Valdichiana senese all'Altotevere umbro con centri urbani come Città di Castello che, per il trasporto ferroviario, gravita da sempre sulla stazione di Arezzo. Niente di meglio, per i pendolari e gli utenti di un bacino in grado di soddisfare le condizioni richieste da Trenitalia e Ntv, ma anche per spegnere le dispute per la localizzazione di MedioEtruria, che possono solo allungare i tempi del progetto, che lunghi lo sono già da se'.



L'assessore regionale ai trasporti, Vincenzo Ceccarelli, punta sulla sosta di sei coppie di supertreni

L'assessore Vincenzo Ceccarelli con il presidente della Regione Enrico Rossi alla stazione di Arezzo

