IL CANNOCCHIALE

Arezzo test per Medioetruria

di **Romano Salvi**

Se è stato Vincenzo Ceccarelli, superassessore della Giunta del Governatore Rossi, a lanciare l'idea di Medio-Etruria, sulla cui localizzazione, prima ancora che il tavolo tecnico (...)

[*continua a pagina 13*]

CORRIERE DI AREZZO della provincia

Bracia erbacce, muore carbonizzato

Droga nella torcia e giù dal terrazzo: presi in via Fiorentina

DORMI da Rè

FINALMENTE anche a FOIANO della CHIANA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il cannocchiale dalla prima pagina

Arezzo come test per Medioetruria

(...) concluda la sua relazione preliminare, tutti mettono il cappello, è stato sempre Ceccarelli a disinnescare le baruffe richiamando le reali dimensioni temporali del progetto. Che sembra ormai sì condiviso anche da Trenitalia e Ntv, i gestori delle Freccerosse e di Italo, ma è anche certo che bisogna fare i conti con i tempi di realizzazione. Per questo è toccato sempre a Ceccarelli proporre la via più breve e più realistica per anticipare una fermata sulla Tav nel tratto tra Firenze e Roma. E la via più breve è proprio la sosta alla stazione di Arezzo di almeno sei coppie di supertreni, tre Freccerosse tre Italo. Trenitalia e Ntv, che già avevano preso atto, nell'ultima riunione del tavolo tecnico per MedioEtruria, della sua capacità di garantire l'utenza minima per giustificare il progetto di una nuova stazione, hanno preso in seria considerazione la proposta di Ceccarelli di dare alla stazione di Arezzo il compito di anticipare MedioEtruria come test per una sosta di supertreni che vada oltre quella attuale di una sola coppia, che peraltro si è dimostrata insufficiente a coprire un bacino di utenza che ha da sempre nella stazione di Arezzo il suo baricentro, al centro di un territorio che va dalla Valdichiana senese all'AltoTevere umbro. La proposta, come ha riferito ieri il Corriere, trova una autorevole conferma nel dossier sulle prospettive delle grandi infrastrutture del territorio che Confindustria Toscana Sud ha affidato ad un superesperto di trasporti come l'ingegner Giovanni Cardinali. Nel dossier si fa solo un accenno a MedioEtruria, proprio perché si occupa di prospettive da qui ai prossimi cinque anni: e quella di MedioEtruria è una prospettiva ben più lunga. "E' velleitaria - dice Cardinali - qualunque soluzione per la sosta delle Freccerosse che escluda Arezzo". E la stazione di Arezzo, tra quelle dei tre capoluoghi di provincia interessati a MedioEtruria, è la sola che intercetta una linea ferroviaria a doppio binario. Meglio investire subito - dice Cardinali - sul raddoppio della linea Perugia-Terontola e ancora meglio superare l'anacronismo di treni a trazione diesel come quelli che collegano Siena alla linea lenta Firenze-Roma. Insomma se di fermare supertreni si tratta, servono tempi di sosta rapidi: e prima che passino dieci anni, tra il via libera del tavolo tecnico e la realizzazione di MedioEtruria, solo la stazione di Arezzo è in grado di verificare sul campo quello che già sulla carta sembra realizzabile. "Non c'è bisogno- dice del resto Cardinali - di venti coppie di Freccerosse come quelle di Mediopadana, per soddisfare le esigenze di un bacino di utenza che ha comunque nel territorio aretino il suo baricentro. Ne bastano sei".

La disponibilità che i due gestori sembrano entrambi aver già dato per la stazione di Arezzo, sul piano strutturale ha costo zero o quasi: "E anche l'allungamento dei tempi di percorrenza - dice Cardinali - si può ridurre con la sopraelevazione dei binari 2 e 3 per una più rapida salita e discesa. Costo, un milione". Sempre che non si preferisca rinunciare alla sopraelevazione, e spendere il milione per dare alla stazione di Arezzo e alla piazza invasa dalle auto l'aspetto che merita l'accesso ad una città d'arte da centomila abitanti.

Romano Salvi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.