

Due Mari nel 2025, raccordo A1 ok Stazione Tav: il sogno si allontana

Il superconsulente Cardinali: in tre anni possibile la terza corsia in A1

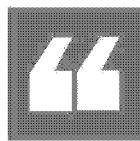
di SALVATORE MANNINO

LA DUE MARI? Può ripartire nel 2019 ed essere pronta per il 2024-25. Idem dicasi per il raccordo con l'A1, al cui raddoppio la Società Autostrade si è già detta disponibile e per la terza corsia in Autosole che, almeno da Incisa a Livorno, potrebbe essere cantierata e realizzata nel giro di tre o quattro anni. La stazione Tav, invece, è un sogno: meglio concentrarsi sull'aumento dei Freccia Rossa nell'attuale scalo di Arezzo. Parola di Giovanni Cardinali, il superconsulente dell'associazione industriali per le infrastrutture, una vita spesa dietro quel miraggio che finora si sono rivelate le grandi opere.

Il report dell'ingegnere non è poi così distante dal punto che con *La Nazione* aveva fatto qualche giorno fa l'assessore regionale ai trasporti, l'aretinissimo Vincenzo Ceccarelli, di cui Cardinali è stato il collaboratore tecnico più fidato ai tempi in cui era presidente della Provincia. Solo che, strano per uno come lui che è sempre stato un pessimista comico, stavolta sui tempi è un po' più ottimista. Sulla Due Mari, ad esempio, il superconsulente è convinto che si possa mettere mano ai tratti aretini già nel 2019. Si parte ovviamente dal lotto più facile, quello dalla Magnanina (Santa Firmina) a Palazzo del Pero: lì c'è solo da raddoppiare l'attuale percorso. Poi verrà il difficile, ossia il nodo di Olmo, dalla Magnanina a San Zeno. Preliminare al cantiere la realizzazione della variantina alla 71 nella zona

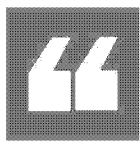
di Olmo, altrimenti coi lavori si rischia l'infarto del traffico. Il guaio è che per l'intero attraversamento esterno dell'ex statale attorno al capoluogo siamo ancora indietro con progettazione e piano strutturale. La Due Mari vera e propria, comunque, scavalcherà l'attuale piano stradale in sopraelevata, mentre la rotatoria di Olmo verrà spostata verso San Zeno.

IL VERO problema è che più passa il tempo e più la Grosseto-Fano perde valore strategico. Non a caso il percorso a quattro corsie si fermerà all'innesto nella E45: Umbria e Marche non sono interessate a un collegamento con l'Adriatico che hanno più a sud, ma già un corridoio fra i porti di Livorno, Ravenna e Civitavecchia valorizza il ruolo nevralgico di Arezzo. Senza



**Il tratto
Magnanina**

SARA' IL primo ad essere realizzato anche perché più facile per la Due Mari: in pratica il raddoppio da Santa Firmina a Palazzo del Pero, con partenza fin dal 2019



**Il nodo
di Olmo**

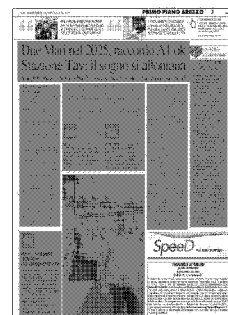
PER l'attraversamento esterno dell'ex statale attorno al capoluogo progettazione ancora indietro. La Due Mari vera e propria l'attuale piano stradale in sopraelevata.



Il <<flop>>

**Nodo <<interporto>>
tante idee
ma il progetto non va**

Il centro merci di Indicatore doveva essere una struttura in grado di offrire servizi di logistica e trasporti in modo integrato a tutti gli operatori nazionali e internazionali. Ma il centro, spiega il report di Confindustria «non decolla per carenza di iniziative del mondo imprenditoriale legato al trasporto merci». Attualmente è in funzione solo il centro agroalimentare



contare che finalmente ci sarà un percorso decente con Siena e Grosseto, dove la grande arteria è quasi in dirittura d'arrivo. Ovviamente è centrale, sempre per questa provincia, l'interconnessione Due Mari-E45, dove ci sono già i progetti di ampliamento. Un'altra questione che marcesce da decenni: quella del raddoppio del raccordo. Cardinali ha parlato coi dirigenti della Società Autostrade, che gli hanno dato garanzie: sono disponibili sia per le quattro corsie fino a Ponte a Chiani (costo 40 milioni) sia per il proseguimento fino all'area Lebole (spesa del doppio). Vogliono finanziarsi con un aumento del pedaggio al casello di Battifolle. Potrebbe essere nell'ordine dei 10 centesimi. A proposito: in A1 transitano in un giorno di esodo 50 mila veicoli in Valdichiana, 60 mila fra Arezzo e Valdarno, addirittura 80 mila fra Valdarno e Firenze. Siamo al collasso. La terza corsia da Incisa a Valdarno è giunta al momento della valutazione di impatto ambientale. Con un pizzico di ottimismo si può pensare a progettazione esecutiva, cantiere e opera completata in 3-5 anni.

INFINE la stazione Tav che si allontana sempre più, almeno secondo Cardinali: prima, dice, di spendere 80 milioni per costruirla bisognerebbe pensare ai 400 milioni del raddoppio della Terontola-Perugia, altrimenti è andamento lento, altro che alta velocità. Meglio per ora concentrarsi sulla stazione che è stata messa a norma col rialzo dei marciapiedi per i Freccia Rossa. L'aumento dei treni previsto di qui a dicembre potrebbe già essere sufficiente a tamponare le esigenze più urgenti.

LA CLESSIDRA E L'ASFALTO

SONO DIVENTATI le sentinelle delle grandi opere. Di anno in anno monitorano l'avanzamento, analizzano i lotti, valutano gli eventuali ostacoli tra una carta millimetrata e una corsia di sorpasso. L'associazione industriali, affiancata dal super esperto Giovanni Cardinali, lo fa non per celia ma per non morire. Ogni mese di ritardo ha un prezzo salatissimo: per il sistema Arezzo ma in particolare per le aziende. Che sui tempi lunghi delle infrastrutture sanno di giocare una fetta non irrisoria dei propri conti. E qui c'è in ballo davvero di tutto: il collegamento veloce tra i due mari, il superamento del collo di bottiglia dell'autostrada, il raddoppio del raccordo su cui ogni giorno gravitano migliaia di mezzi. Ora la doppia doccia. Una è gelata: le risorse ci sono e copiose, 1,5 miliardi, ma sono congelate dalla burocrazia. E se la tua industria va in crisi non perché non venda ma per la mancanza di un timbro raddoppi la rabbia prima del raccordo. L'altra è una doccia calda: i tempi per la ripartenza della E45 e per la terza corsia in A1 fino al casello Valdarno potrebbero essere più brevi del previsto. E la clessidra, carica di polvere d'asfalto, per una volta ci sorride.



CANTIERI Tra gli interventi più attesi c'è quello per il raddoppio del raccordo: ci sono possibilità concrete venga realizzato fino alla città