

DOSSIER GRANDI OPERE

L'INDUSTRIALE
STRADE DA VERGOGNA, SIAMO
LONTANI ANNI LUCE, SUBITO
AEROPORTO E INTERPORTO

L'ASSESSORE REGIONALE
TERZA CORSIA A1 E DUE MARI:
SI RIPARTE DAL 2020, SUI TRENI
PIU' FERMATE DELLA TAV



IL NODO SCORSOIO

Infrastrutture, gap che costa miliardi

L'affondo di Fabianelli, i piani di Ceccarelli

di SALVATORE MANNINO

IL SASSO l'ha lanciato pro-domo sua (la Baraclit che amministra, costretta a costi di trasporto da lui definiti insopportabili), ma Franco Bernardini, uno dei grandi imprenditori aretini, solleva una questione, quella del gap infrastrutturale che va ben al di là dei problemi di un'azienda, sia pure

L'ALLARME

E' partito da Bernardini padrone della Baraclit: così spese insopportabili

importante come il gigante del prefabbricati. Il conto è presto fatto: la Due Mari che assomiglia sempre più a un'araba fenice, l'Autosole che senza la terza corsia è una colossale strozzatura nel cuore d'Italia, L'E45 mulattiera invece che sbocco verso il Nord-est così complementare a un sistema produttivo dinamico come quello aretino, l'Alta velocità ferroviaria a sin-

ghiozzo, le vecchie statali granducali (ad esempio la 71 casentinese di cui si lamenta Bernardini) che non reggono più. Quanto costa tutto ciò all'economia aretina?

Di certo è un pietrone al collo col quale le imprese convivono giorno dopo giorno. Le grandi vie di comunicazione, che furono il propellente dell'uscita dal sottosviluppo (la ferrovia Roma-Firenze dopo l'Unità) e del Boom (l'A1 con la curva Fanfani e la stessa Direttissima) rischiano di diventare un capio sulla gola del sistema Arezzo. Il Pil provinciale vale più o meno 9 miliardi, non per tutti il costo trasporto vale il 40 per cento che Bernardini denuncia per la Baraclit, ma si parla comunque di miliardi di spese extra. Dure da ingoiare nell'era in cui la competizione economica si gioca sui costi marginali.

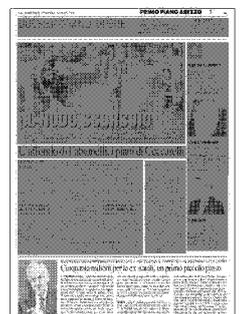
INFATTI, Andrea Fabianelli, l'ex presidente degli industriali che al momento dell'addio aveva denunciato il gap infrastrutturale, ci va giù duro: L'autostrada senza

terza corsia? «Un nodo scorsoio per le aziende». La 71 che collega il suo pastificio ad Arezzo e Perugia? «Una vergogna». Il sistema viario complessivo? «Lontano anni luce dalle esigenze e da quanto si fa altrove. Basta guardare all'Umbria». La ricetta? «Interporto per lo scambio gomma-rotaia e lì qualcuno, la politica, non sta facendo la sua parte. Aeroporto con

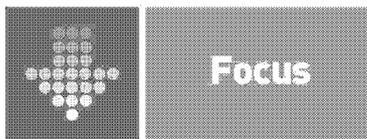
LA PIETRA AL COLLO
Ferrovia e Autosole furono i motori del Boom, ora il rischio del soffocamento

la pista da allungare per far decollare almeno gli aerotaxi, più fermate dei treni dell'alta velocità, un sistema ferroviario per le merci. Le Fs puntano tutto sugli Eurostar e si dimenticano il resto».

LA SINTESI la fa Vincenzo Ceccarelli, assessore regionale ai trasporti che da anni, fin dai tempi della Provincia, ha in mano tutti i



dossier delle infrastrutture. Lui ci tiene a distinguere i sogni dalla realtà: nei primi rientrano i progetti di tunnel verso il Mugello o la Romagna, nella seconda ci sta il progressivo adeguamento della 71 Casentinese o di quella della Valdichiana, così come l'ammodernamento della 69 valdarnese. L'incognita è il by-pass della 71 nel capoluogo ma dipende anche dal piano strutturale in mano al Comune. Ci sono poi gli eterni dossier delle grandi opere. La Due Mari dovrebbe vedere i primi cantieri nel 2020, tratto Palazzo del Pero-Magnanina. L'obiettivo strategico resta quello del ricongiungimento con la E45, in via di ristrutturazione, per trovare uno sbocco verso Nord-est. La terza corsia A1 in Valdarno potrebbe diventare realtà oltre il 2020-2021, mentre sull'alta velocità il piano di breve-medio periodo è di ottenere più Freccia Rossa. Di stazione Tav si riparerà più in là, ammesso che non sia un altro libro dei sogni. Non è il migliore dei mondi possibili ma il meglio, si sa, è spesso nemico del bene.



Il grido di dolore

E' stato quello di Franco Bernardini (foto), patron della Baraclit, che a Teletruria e su La Nazione ha parlato di costi insostenibili per i trasporti. I sindacati aziendali con lui



L'ex presidente

Andrea Fabianelli (foto) conferma le accuse sul gap infrastrutturale che avevano segnato il suo addio alla presidenza dell'associazione industriali. Ancora parla di vergogna e nodo scorsoio



Il politico

Vincenzo Ceccarelli, assessore regionale ai trasporti, fa il punto su quanto è realistico aspettarsi in termini di infrastrutture nei prossimi anni e quanto è sogno