

*Il sindaco incontrerà Ceccarelli per mettere a punto il piano a breve termine con Trenitalia e Ntv:
"La fermata di sei coppie di supertreni più urgente quando la Tav aggirerà Santa Maria Novella"*

Ghinelli e la stazione sull'Alta velocità: "Basta adeguare quella di Arezzo per anticipare i tempi di MedioEtruria"

di Romano Salvi

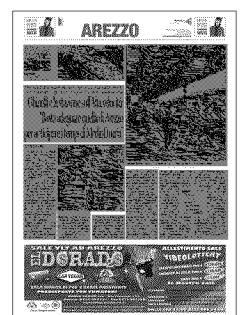
► AREZZO - Quello che è certo è che le Freccerose e Italo a Firenze non si fermeranno più alla stazione di Santa Maria Novella, così come è certo che Santa Maria resterà il terminal di tutti i treni regionali, a cominciare da quelli, veloci compresi, che collegano Arezzo con Firenze. Che poi per la sosta fiorentina della Tav prevalga sugli altri il progetto della nuova stazione degli ex Macelli firmato da Norman Foster, è una scelta che sposta di ben poco il peso dei nuovi prossimi disagi degli utenti aretini della Tav diretti al Nord, costretti a scendere dal regionale e salire sulla tramvia o un treno navetta da Santa Maria Novella alla fermata della Tav. E' vero che questo varrà per tutti i viaggiatori della Toscana di periferia, ma è anche vero che prima di arrivare a Firenze, le Freccerose e Italo sfiorano la stazione di Arezzo. "Lo spostamento della sosta fiorentina dell'alta velocità - spiega il sindaco Ghinelli che conosce bene i disagi dei pendolari aretini perché pendolare lo è stato fino alla sua elezione a sindaco - è un dettaglio tutt'altro che trascurabile per avvalorare il progetto

di una sosta di sei coppie di supertreni, tre Freccerose e tre Italo, alla stazione di Arezzo. Una città che, per il volume di affari che genera e per le sue potenzialità culturali, non può non avere un collegamento ferroviario diretto con le grandi città. Serve dunque una soluzione in tempi brevi, al di là della scelta della futura localizzazione di MedioEtruria con un piano di lunga prospettiva". Ghinelli ha in agenda per la prossima settimana un incontro con l'assessore regionale ai trasporti, Vincenzo Ceccarelli, per mettere a punto la proposta condivisa della valorizzazione della stazione di Arezzo, che con la fermata dei supertreni, può rafforzare il suo ruolo di riferimento dei flussi di trasporto delle quattro vallate aretine, ma anche della Valdichiana senese e dell'Alto Tevere umbro. Sia con interconnessioni ferroviarie che, come nel caso della Valtiberina, con collegamenti su gomma.

"Una valorizzazione - dice Ghinelli - che non può prescindere da un investimento delle Ferrovie per la sopraelevazione dei marciapiedi e dei binari. Ma neppure dall'ampliamento del parcheggio per le auto degli utenti che la stazione di Arezzo sarà in grado di attrarre da un territorio che tradizionalmente sul piano del trasporto ferroviario va ben oltre i confini della provincia". Valorizzare la stazione significa valorizzare la città e il suo impatto con chi ad Arezzo arriva con il treno, regionale o Frecciarossa che sia. Se alle Ferrovie competono i

costi dell'adeguamento alle norme dell'alta velocità e dell'ampliamento del parcheggio di Metropark, la società che per le ferrovie gestisce i parcheggi di tutte le stazioni, Ghinelli non si sottrae gli impegni che ne derivano a Palazzo Cavallo. "Stiamo già valutando - dice - un piano di ristrutturazione della piazza, liberandola almeno in gran parte dalla sosta delle auto". Fatto salvo il diritto già acquisito di chi accompagna i viaggiatori ai treni di utilizzare a tempo e gratuitamente alcuni posti auto nel parcheggio di Metropark. ◀

"Bacino ampio, serve un parcheggio più ampio"





Questione collegamenti



Stazione Si punta sui supertreni, ma serve un parcheggio più ampio per gli utenti di un bacino vasto

