

## DOSSIER LE RISPOSTE ALL'ATENEIO

# Quattrocento metri non cambiano le carte

Non si dica che non si sapeva. Ma non si dica neanche che è cambiato qualcosa rispetto a quanto già noto, discusso, vagliato, approvato. La vicenda del possibile ricorso al Tar dell'Università di Firenze contro la pista parallela di Peretola è il paradigma dell'Italia che guarda al futuro ma si scorda il passato, anche quello recente. E la fibrillazione di questi giorni appare un controsenso: il nuovo masterplan per la pista da 2.400 metri pone gli stessi vincoli presentati all'Università già nel 2012. E a cui la variante al Pit dava indicazioni per la soluzione.

La collocazione del Polo scientifico a Sesto viene decisa negli anni '70. L'inaugurazione è del 2001. Nel 2000, però, cambia il Regolamento Enac (aggiornato poi nel 2006 e nel 2011) che indica 4 fasce di «rischio» intorno agli aeroporti: la maggiore è la A, poi B, C, D. Il Polo ricade già nel 2001 in fascia D, nel lato verso Firenze, per metà dell'area. Nelle fasce di rischio D Enac chiede che sia «evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc». Ma solo per i nuovi insediamenti. Oltre al Polo, ricadono già in area D anche Ipercoop, Esselunga, Ikea, Sun Chemical e Scuola Marescialli.

A metà anni 2000 si pensa di portare Ingegneria e Agraria al polo di Sesto. Al momento, dei due progetti nulla si sa (tranne

che mancano i soldi per realizzarli). Perlomeno fino al 2008, mancava un «piano generale» per il Polo: lo disse al *Corriere Fiorentino* l'allora sindaco Gianni Gianassi. Solo l'area (già costruita, ma non densa di edifici) verso Sesto poteva prevedere nuovi insediamenti senza vincoli, subordinati alla costruzione di una «vasca» di esonazione anti rischio idrogeologico. Nel 2009, l'aria cambia. Si ritorna a parlare della pista parallela all'autostrada. E allora sindaco di Firenze Matteo Renzi a imporla nell'agenda politica, da cui era uscita per volontà di Regione, Provincia (e delle passate amministrazioni fiorentine) e dei Comuni della Piana. Alcuni professori (l'allora direttore del Lens Massimo Inguscio, l'allora direttore del Cerm Ivano Bertini) esprimono forti perplessità per le possibili ricadute sul futuro sviluppo del Polo, sull'arrivo delle altre due facoltà: i due scienziati però escludevano interferenze tra aeroporto e apparecchiature universitarie. Nel 2010, si cambia davvero verso: il governatore Enrico Rossi fa partire la variante al Pit per la nuova pista.

Il possibile «non sviluppo» del Polo scientifico, causa assenza di spazi per la «vasca», viene di nuovo sollevato dal rettore Alberto Tesi, in un incontro pubblico del dicembre 2012, proprio al Polo, poi con una osservazione ufficiale. Tesi evidenzia anche possibili interferenze elettromagnetiche tra apparecchiature universitarie e aeroportuali e per le vibrazioni,

problemi per il rumore e la didattica.

Ora Tesi risolveva il problema del possibile stop al trasferimento delle due facoltà, affermando (su *Repubblica*) che «i piani presentati da Enac differiscono in modo sostanziale da quanto prefigurato». Un controsenso: già nel 2012 si sapeva che una parte del Polo, con la nuova pista, sarebbe finito, oltre che in fascia D, nella fascia di rischio C (dove vanno evitati nuovi «insediamenti ad elevato affollamento, quali

centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.; costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili»). Lo scrive lo studio di Enac (presentato nel febbraio 2012 e noto tra i documenti del Piano discussi anche nell'incontro a cui partecipò Tesi) sulle due ipotesi di nuova pista: pagina 24. E nulla cambia con il nuovo masterplan con 2.400 metri di pista: l'area di vincolo si allunga ma verso ovest, lontano dal Polo.

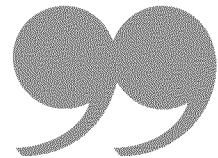
Nel Pit si risponde già ai dubbi dell'Università. Per la vasca di laminazione si assicura una «rilocazione». Per il rumore, si assicurano «efficaci opere

di mitigazione» sia «a terra» che «in volo dagli aeromobili, anche mediante l'ottimizzazione delle procedure specifiche di decollo antirumore». Idem per le vibrazioni. Tutte cose da verificare con dati e progetti, ovviamente. Ma quello è terreno alluvionale, gli ingegneri già al lavoro per Adf pare abbiamo escluso ricadute (i documenti però mancano). Resta un dubbio: perché porre questo problema per i voli che atterrano a 250 metri e non per la tramvia che, quando sarà costruita, dovrebbe passare ben più vicino e con una frequenza maggiore (e vibrazioni forse maggiori)? Quanto alle interferenze elettromagnetiche, i tecnici Adf pare la pensino come Inguscio e Bertini.

**Marzio Fatucchi**

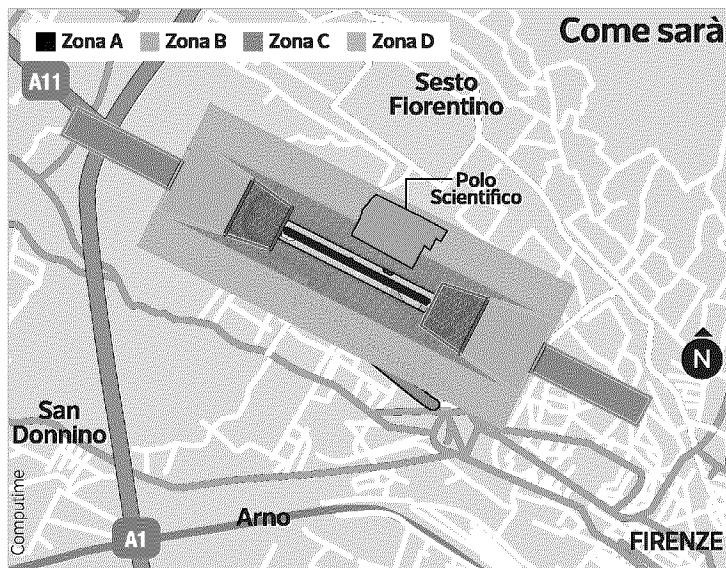
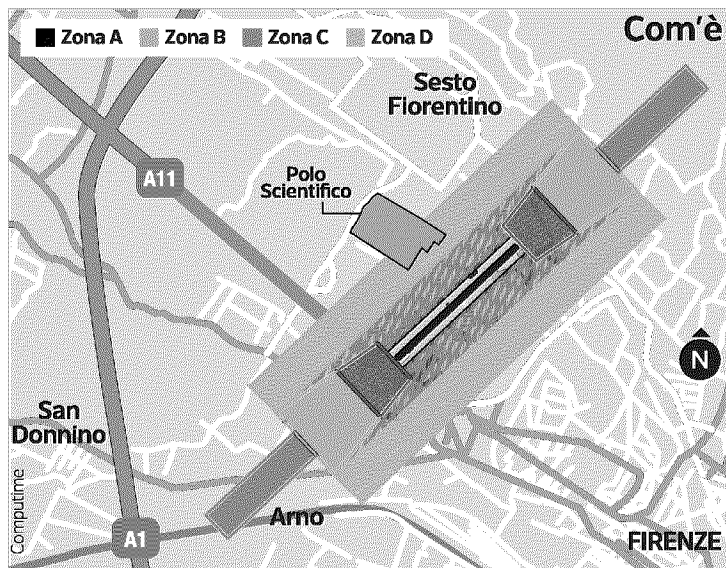
marzio.fatucchi@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Ricorsi  
I vincoli allo sviluppo  
del Polo scientifico  
erano già noti nel 2012  
Il rettore ne chiese conto,  
Regione ed Enac  
presero degli impegni**



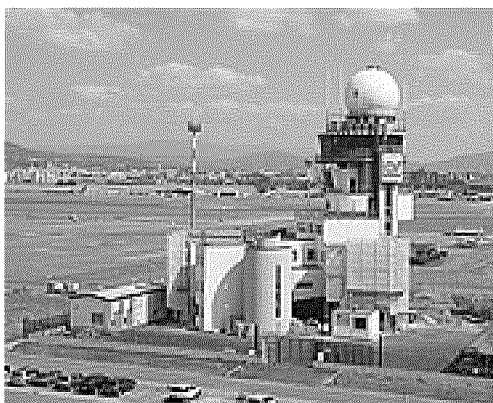


### Le tappe

● **2001**  
Viene inaugurato il Polo scientifico di Sesto. Una parte è già in area di rischio «D»

● **2009**  
La pista parallela dell'aeroporto diventa un progetto reale, i docenti del Polo sono preoccupati per lo sviluppo

● **2012**  
Il rettore Tesi esprime perplessità sulla variante al Pit. Enac ha già indicato un vincolo di tipo «C» per il Polo, che blocca nuove costruzioni «attrattive»



### Controllo

La torre di controllo dell'aeroporto fiorentino di Peretola