

LA NUOVA PISTA

L'ateneo, Peretola e la ricerca del 2009

ILARIA CIUTI

IL RETTORE dell'università, Alberto Tesi, ha fatto ricorso straordinario al presidente della Repubblica contro il Pit della Regione che autorizza la pista parallela all'aeroporto. Ma l'università aveva già fatto nel 2009, per conto di Regione e Provincia, un'analisi sulla pista non rilevandone nessuna dannosità per il polo scientifico.

SEGUE A PAGINA IX



Quando la pista parallela non era un pericolo per il polo scientifico

Nel 2009 Regione e Provincia commissionarono all'Università uno studio sulle 5 ipotesi allora possibili

<DALLA PRIMA DI CRONACA

ILARIA CIUTI

L'ANALISI dell'università del 2009 fu l'avvio che portò poi negli anni e con il passaggio di legislatura tra Martini e Rossi alla formulazione dell'attuale Pit della Regione che autorizza la nuova pista parallela a Peretola. Nessuno disseniente allora a proposito di un eventuale conflitto pista parallela-polo scientifico. E non è che l'università non avesse a quei tempi presente il problema del polo, perché il dipartimento che fece la ricerca sull'aeroporto attribuì a una possibile pista obliqua il difetto di danneggiare il polo scientifico, ma non mosse in questo senso nessuna obiezione alla pista parallela.

Esistevano sul tappeto cinque ipotesi per eliminare i distretti procurati dal vento

Di recente il rettore Alberto Tesi ha fatto ricorso straordinario contro il Pit

con la pista attuale. Le cinque ipotesi, tra cui scegliere, prevedevano l'allungamento della pista attuale, una pista obliqua, tre diversi formati di pista parallela: parallela semplice, parallela divergente dall'autostrada e parallela convergente che è l'attuale progettata come 12/30. Ovvero quella che ha suscitato le preoccupazioni di Tesi per via del rumore e delle vibrazioni degli aerei che l'università teme in aumento con la nuova pista e tali da disturbare sia i macchinari che le lezioni del polo. Oltre a temere che, per via dei piani di rischio aeroportuali che impediscono di costruire entro una certa distanza dalla pista, venga interrotto il processo di sviluppo del polo,

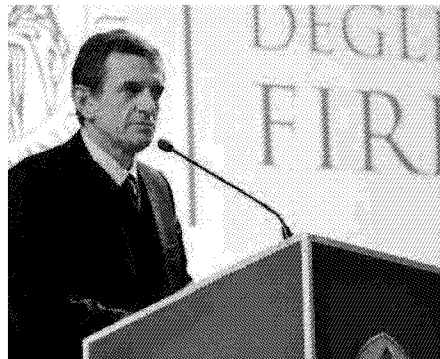
impedendo la costruzione di un secondo lotto.

Bene, ora il rettore ha fatto ricorso straordinario contro il Pit. Ma l'università nel 2009 non aveva visto nessun pericolo per il polo scientifico con la pista parallela. Furono la Regione e la Provincia a affidarle il compito di analizzare la situazione sia in rapporto all'ambiente, che alle infrastrutture esistenti che ai piani urbanistici dei vari Comuni. All'analisi dell'università venne attribuita l'importanza di essere la prima valutazione da cui prendere le mosse nella scelta di pista da fare. Il 15 giugno del 2009 fu stipulata una convenzione tra Regione e dipartimento universitario di tecnologie dell'architettura e design, per 22.800 euro lordi. Su indicazione del consiglio del dipartimento la ricerca fu coordinata dai professori Vincenzo Bentivegna e Marta Berni. La cosa ebbe risonanza pubblica, la convenzione fu annunciata con una conferenza stampa, gli esiti furono illustrati con un'altra conferenza stampa. La ricerca fu resa ufficiale e pubblica. Tutti ne conobbero gli esiti, nessuno obiettò niente a proposito del polo scientifico. Almeno pubblicamente. Né sembra che i 400 metri in più di pista decisi adesso mentre allora si parlava di 2.000 metri cambino le cose, in quanto la pista è parallela al polo al suo inizio, dalla parte di Sesto, mentre i 400 metri in più si sviluppano dopo l'autogrill dalla parte di Prato. E comunque il Pit contro cui è stato fatto ricorso di metri ne prevede 2.000.

Ecco i giudizi dell'analisi universitaria che per ogni ipotesi di pista giudica i punti di forza, i punti di debolezza, le opportu-

nità e le minacce. L'allungamento della pista attuale ha come minacce l'impatto acustico su Peretola, Brozzi e Quaracchi, la pericolosità in fase di atterraggio per via dell'autostrada, la pista troppo vicina a Sesto e l'abbattimento del canale di Cinta. Tra le minacce della pista obliqua, e eccoci al polo scientifico, c'è «la relativa vicinanza agli edifici del polo scientifico universitario con rischio di impatto acustico rilevante e limiti allo sviluppo». Dunque i temi sollevati oggi contro la pista parallela ci sono tutti, i ricercatori non erano né ignari né distratti. Ma al punto piste parallele (la valutazione è uguale per tutte e tre le ipotesi) del polo scientifico non si fa menzione. Si parla solo di utilizzo di nuovo suolo, di rischio bird-strike, di possibile abbagliamento notturno dei voli per via dell'autostrada, di problemi di sovrapposizione con lo svincolo di Sesto, di aumento del traffico, di impossibilità di un corridoio verde nord-sud e di possibili sorvoli su Firenze. Ma del polo non si parla.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SULLA TESTA

A destra, il foto
montaggio-
provocazione con il
polo di Sesto che
potrebbe ritrovarsi
gli aerei molto
vicini quando sarà
realizzata la nuova
pista. A sinistra, il
rettore Alberto Tesi