

LA LETTERA

PERETOLA, LA STAZIONE E IL BISOGNO DI PROGETTI BEN FATTI

Caro direttore, sono tra chi pensa che Firenze non abbia bisogno di un nuovo aeroporto, essendo sufficiente un buon collegamento con quello di Pisa; rispetto, tuttavia, la posizione di chi ha un'opinione diversa e non credo né che i contrari siano portatori di opposizioni pregiudiziali, né che i favorevoli siano animati da mire oscure e collusioni di interesse. Dovremmo, favorevoli o contrari, essere d'accordo che un progetto di un'infrastruttura per definizione rischiosa e nelle immediate della città debba essere ben progettata e realizzata. Un buon progetto è, innanzitutto, un progetto che prevede rigorosamente le azioni da fare e gli ostacoli da superare, li tempifica, valuta opposizioni e interferenze di ogni fase, prevede e assegna le risorse finanziarie via via occorrenti. Ci si chiede, allora, perché Toscana Aeroporti ed Enac abbiano presentato un progetto non conforme a quanto prescrive la legge — un masterplan e non un progetto definitivo — con molte lacune, omissioni ed errori che stanno ritardando, quelli e non un'inetta burocrazia, il parere

favorevole alla Via del progetto. Né si comprende la fretta che dall'inizio ha accompagnato il progetto, come se fosse credibile che la pista potesse essere inaugurata per il G8 del 2017. Un buon progetto di aeroporto si realizza in 5-7 anni a essere bravi; tanto più quello di Firenze che richiede pesanti interventi sull'assetto territoriale e idraulico.

I sostenitori dell'aeroporto dovrebbero essere i primi a reclamare con forza che il progetto sia fatto bene e che i problemi da affrontare siano valutati correttamente dall'inizio e non rimandati alla fase esecutiva. Faccio solo due esempi: la soluzione proposta per il nuovo Fosso Reale non è convincente nell'ultimo tratto, come hanno sottolineato Università e Consorzio di bonifica e problematico appare il sottoattraversamento dell'autostrada, che implica la sopraelevazione della carreggiata e la contemporanea realizzazione della terza corsia, con forti criticità aggiuntive a un traffico già allo stato attuale congestionato e con costi che Autostrade si rifiuta di pagare. Un altro esempio è l'assenza nel progetto del piano di smaltimento delle

terre di scavo, richiesto per legge. Il problema non si risolve eludendolo, perché 3 milioni di tonnellate di terra inquinata dovranno pur essere portati via e bonificati, ed è meglio affrontare la questione nelle fasi iniziali, piuttosto che bloccarsi in corso d'opera.

Le vicende del sottoattraversamento di Firenze da parte della Tav e l'annosa vicenda della classificazione delle terre di scavo dovrebbero insegnare qualcosa. Sia coloro che ritengono l'aeroporto inutile, sia coloro che lo ritengono importante per l'economia fiorentina dovrebbero essere d'accordo che la cosa peggiore sarebbe un'opera che si arenasse in fase di realizzazione, che per un lungo lasso di tempo lasciasse la piana sconvolta e il sistema idraulico azzoppato: il consueto «non finito» che da tempo caratterizza le opere fiorentine. Di «stazioni Foster» incompiute e già costate centinaia di milioni ne abbiamo già abbastanza. Ripeterne consapevolmente gli errori sarebbe una iattura.

Paolo Baldeschi

Già docente di Urbanistica,
Università di Firenze

© RIPRODUZIONE RISERVATA

