

Le regole

# Lo studentato a Castello bloccato dall'aeroporto

**Di che cosa stiamo parlando**

La giunta di **Palazzo Vecchio** adotta dopo anni il piano di rischio aeroportuale che mancava a **Peretola** in base alla pista attuale e che si trasferisce nel piano urbanistico. Stabilendo cosa si può o non si può costruire intorno all'aeroporto per evitare danni in caso di incidente aereo.

**Palazzo Vecchio** vara il piano di rischio che è stato approvato da Enac e riguarda l'attuale assetto di **Peretola**

La struttura di appoggio al Polo scientifico di Sesto contrasta le previsioni di sviluppo urbanistico contenute nel documento adottato dal Comune

**ILARIA CIUTI**

Quello studentato non potrà convivere con l'attuale pista di **Peretola**. Potrà sorgere solo se si cambierà pista e, al posto dell'attuale che va dall'autostrada a Monte Morello, sarà fatta la nuova pista parallela all'autostrada. Lo studentato in questione è quello previsto nella zona 5 del Pue (Piano urbanistico esecutivo) di Castello al confine con Sesto, a sostegno del polo scientifico universitario. Il no arriva dal piano di rischio (ovvero come abbassare l'incidenza del rischio per le persone in caso di incidente aereo, regolandolo a seconda delle zone di residenza o di alta frequentazione antropica) dell'aeroporto di **Peretola**. Il piano, elaborato in circa tre anni e approvato da Enac, è stato adottato, su proposta dell'assessore all'urbanistica **Giovanni Bettarini**, dalla giunta di **Palazzo Vecchio** di martedì scorso e andrà adesso in consiglio comunale.

Concordato con l'amministrazione di Sesto sul cui territorio ricade, come su quello fiorentino, l'aeroporto, il piano si riferisce alla pista attuale e non alla futura pista parallela. Semplicemente perché i Comuni non avevano mai fatto nessun piano di rischio cui adeguare i loro strumenti urbanistici.

Cosa a cui hanno dovuto rimediare appena il codice della navigazione aerea ha ampliato le zone di rischio da due a quattro e dunque la diversificazione delle tutele da adottare (non solo più la A la B in testa e in coda alla pista, ma anche la C e la D laterali, con tutele decrescenti dalla A alla D) e reso più cogente per i Comuni l'adozione dei piani di rischio, sovrapponendo al territorio la griglia del rischio fatta da Enac e adeguando poi ai piani i loro strumenti urbanistici. Qui non si edifica niente, qui bisogna limitare il carico antropico, qui si è un po' più liberi. Proibiti in tutta l'area di rischio, gli edifici a elevata affollamento, come centri commerciali, congressuali, sportivi a elevata concentrazione di persone. La Mercatir per esempio può trasferirsi in fondo all'area di Castello perché è frequentata solo in determinate ore. Protette le residenze in confronto agli uffici.

Il piano di rischio vale solo per i nuovi insediamenti e non per gli esistenti: per esempio parte dell'università e della scuola carabinieri sono in zona di rischio e ci restano. Quanto invece alle nuove edificazioni, sono tre le modifiche più importanti da inserire nelle previsioni urbanistiche fiorentine in base al piano appena adottato. Una,

il no assoluto a qualsiasi nuovo impianto di distribuzione carburanti in tutte e quattro le aree di rischio per il pericolo di incendi e esplosioni. Due, tutte le nuove strutture di servizi al pubblico andranno prima esaminate da Enac in base alla previsione o meno di affollamento. Tre, un più basso indice di edificabilità in generale, più o meno severo a seconda dell'area. «Cosa che ci tocca poco o niente - spiega Bettarini - Visto il nostro piano strutturale a volumi zero».

Durante il lungo confronto di Firenze e Sesto sul loro piano di rischio con Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile aveva sottolineato come il Pue di Castello risultasse troppo denso di residenze sia nella zona di tutela C-est a Firenze che in quella D-ovest di Sesto. Difficoltà superata dalla variante al Pue a volumi edificabili dimezzati, definitivamente varata nel novembre 2018. «Adesso il Pue corrisponde sia al piano di rischio dell'attuale pista che a quello della pista parallela», dice Bettarini. Tranne per lo studentato che avrà vita solo con la futura pista.

Il piano di rischio indica i quanto si può o non si può edificare, in base soprattutto all'indice di frequentazione umana, nella zona intorno all'acropolo. A seconda



che ci si trovi fuori o dentro l'area di rischio e, dentro questa, in base all'area cui ci si riferisce: se A, B, C. o D. Insieme al piano, **Palazzo Vecchio** adotta anche la variante semplificata al regolamento urbanistico e il piano strutturale che consente di adeguare gli strumenti comunali, inserendo le modifiche e le integrazioni relative alle zone di tutela individuate. «Con questa variante, adeguiamo gli strumenti comunali alle prescrizioni dell'Enac, autorizzando solo le attività compatibili nelle diverse aree di rischio», dice Bettarini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**I divieti**

Il piano di rischio indica i quanto si può o non si può edificare, in base soprattutto all'indice di frequentazione umana, nella zona intorno all'aeroporto