

Autostrada

Alle nostre sollecitazioni rilanciate sull'ultimo numero di "Aeroporto" in merito all'interramento dell'autostrada, l'assessore all'urbanistica del Comune di Firenze ha nuovamente liquidato la questione con risposte disarmanti e incomprensibili. Risposte dedicate non solo a noi, ma a tutti coloro che, da anni, si "ostinano" a chiedere un intervento finalizzato a migliorare la sicurezza dei voli, del traffico autostradale e dell'operatività dell'aeroporto. Riportiamo qui, assieme alle parole dell'assessore, una carrellata di alcune delle tante prese di posizione favorevoli all'interramento dell'autostrada, perché ognuno possa giudicare come crede.

Carlo Damiani (redattore masterplan "Vespucci"): l'interramento non compare tra le opere previste per il veto posto ai progettisti dagli enti locali, ma è fortemente consigliato nella relazione allegata al piano come intervento utile a migliorare la sicurezza e l'operatività dell'aeroporto (Piano di Sviluppo Aeroporto di Firenze, 1997).

Commissione ministeriale d'inchiesta incidente del luglio 1997: dopo l'incidente dell'ATR finito contro il terrapieno autostradale, l'interramento dell'A11 è indicato come intervento prioritario per migliorare la sicurezza operativa del "Vespucci" (Air Press, settembre 1997).

Bruno Salvi (Dirigente responsabile del settore aeroporti del Ministero dei Trasporti): "Quello che dobbiamo riuscire a fare a Firenze è l'interramento dell'autostrada". Un intervento contenuto nei costi, ma che porterebbe grandi benefici sull'operatività dello scalo (Roma, 1998).

Vannino Chiti (Presidente Regione Toscana): l'interramento dell'autostrada è "tecnicamente fattibile". Occorre predisporre un progetto di fattibilità per valutarne i costi e l'integrazione con la viabilità della zona (Italia 7, 1998).

Associazione Industriali Firenze: da sola, o come capofila di tutte le categorie economiche fiorentine, l'Associazione da anni ripete ad ogni occasione di incontro pubblico, nei vertici, in documenti e lettere

Gianni Biagi (Assessore all'Urbanistica Comune di Firenze): "La questione non è all'ordine del giorno, né è una priorità. Il progetto non c'è, non ci sono i soldi, mi risulta che la società autostradale non sia d'accordo".
Il Giornale, 27/4/2002

l'invito alle istituzioni locali perché si proceda col progetto di interrimento dell'autostrada. A favore dell'opera si sono pronunciati molte volte direttamente i vertici dell'Associazione (ricordiamo per tutti Ginolo Ginari Conti e Ranieri Pontello).

Riccardo Conti (Assessore Trasporti Regione Toscana): l'interramento del tratto

autostradale confinante con la pista è un progetto che trova il favore della Regione e che merita di essere approfondito. Servirebbe principalmente per la messa in sicurezza dell'attuale pista dove, qualche anno fa, un aereo finì col muso sulla carreggiata autostradale (La Repubblica, 8/6/2001).

Allero Matteoli (Ministro Ambiente): intervenuto ad un incontro con le categorie economiche fiorentine il Ministro Matteoli ha espresso il parere favorevole del Governo per l'interramento del tratto autostradale in corrispondenza del prolungamento della pista del "Vespucci" (Firenze, gennaio 2002).

Riccardo Bicchi (Presidente AdF): innumerevoli volte il presidente della società di gestione del "Vespucci" ha sottolineato la necessità di interrare l'autostrada, ha confermato la fattibilità tecnica dell'opera, ha dichiarato la disponibilità della stessa società a finanziare l'intervento ed ha sollecitato il Comune di Firenze e la Società Autostrade perché sulla questione esprimano una posizione chiara e motivata.

Francesco Re (progettista nuovo assetto nodo autostradale di Peretola): l'interramento dell'autostrada è compatibile con la nuova viabilità di uscita dall'A11 in progetto. "Basta saperlo prima per predisporre gli aggiustamenti necessari" (La Repubblica, gennaio 2002).



Interrata o deviata

L'ipotesi più ricorrente per eliminare l'ostacolo autostrada è l'interramento del tratto che attraversa il prolungamento della pista (circa 150 metri, più le due rampe). In alternativa, si è parlato anche di una possibile deviazione verso sud del tracciato finale dell'A11 che allontani le corsie mantenute in superficie dal confine autostradale. La prima soluzione richiederebbe maggiore attenzione ai problemi idrogeologici (ma non crediamo che una città che si appresta a fare un tunnel ferroviario di sette chilometri sotto la città possa spaventarsi di fronte a 150 metri di autostrada interrata). La seconda - una soluzione parziale - supererebbe questi problemi, ma comporterebbe maggiore occupazione di nuovo territorio ed espropri nella zona di via della Cupola. Qualunque sia la soluzione ritenuta migliore, l'importante è togliere di lì quelle corsie autostradali!