

# Un futuro poco raccomandabile

Inizia con un elenco di progetti e buone intenzioni sull'incentivazione all'uso del treno, sullo sfruttamento della rete ferroviaria anche all'interno della città, sull'ampliamento delle piste ciclabili e sulla realizzazione di una "rete di mobilità elementare", con idee rivolte soprattutto ai pedoni.

Ma subito dopo si volta pagina e, sotto l'obiettivo "migliorare l'accessibilità dell'area fiorentina dall'esterno", ecco comparire 1) il potenziamento dell'aeroporto, 2) la circonvallazione Nord, ovvero il "tubone" o, secondo altri, l' "ecovia" tra Varlungo e Castello, 3) la bretella di collegamento tra Lastra a Signa e Prato.

è strutturata così la sezione del piano strategico di Firenze dedicata alla riorganizzazione della mobilità. Anche se per i tre interventi elencati il piano non contiene progetti concreti ma parla di "raccomandazioni per il futuro", ben si comprende come mai fra le critiche mosse al piano dagli ambientalisti ci sia proprio l'esigenza di mettere tutto ciò in secondo piano per privilegiare altri aspetti, come i progetti culturali e scientifici.

Vediamole un po' più nel dettaglio, queste raccomandazioni. Della circonvallazione Nord, di cui fa parte il collegamento Varlungo-Castello, si dice: "Viene comunemente denominata "tubone" con riferimento al fatto che dovrebbe passare in massima parte sotto le colline, ma più propriamente potrebbe essere chiamata "ecovia", come faceva un progetto preliminare del 1990". Più propriamente in che senso? Sarà un tunnel magicamente ecologico?

Ma tralasciamo questa toponomastica d'avanguardia e passiamo all'aeroporto. La riorganizzazione comporta, tra le altre cose, l'acquisizione di nuove aree per l'espansione del "sedime aeroportuale" che sarebbe bello sapere cos'è, anche se porta un nome tutt'altro che rassicurante; la realizzazione

della via di rullaggio, l'adeguamento della pista, l'ampliamento del piazzale di sosta degli aerei, nuovi parcheggi multipiano, nuova aerostazione, "polo logistico operativo dell'area ovest" (altro punto di domanda). Il tutto per una sedicente "crescita controllata".

Ultimo punto: i 9 km di collegamento fra Lastra a Signa e Prato, con una bretella che – il piano non lo dice, ma l'idea progettuale che la Regione sta valutando sì – passerà per un lungo tratto in sopraelevata sui Renai. Questo tratto sarà a pedaggio ed anche, sembra, salato, visto che un'opera del genere costa e i privati che entrano in gioco vorranno avere un rientro.

Gli ambientalisti saranno forse i soliti scettici brontoloni, ma certo queste tre raccomandazioni per il futuro, rispetto a molte altre idee contenute nel piano, di raccomandabile sembrano avere ben poco.