

OSSERVAZIONE AL PIANO STRUTTURALE: LA TANGENZIALE NORD

Paolo Celebre

Sul merito del tracciato ci sono da fare prima di tutto due osservazioni di tipo strettamente urbanistico.

La prima è che sostanzialmente si tratta di un collegamento a largo raggio (9 km. di cui circa 6 km. in galleria) tra due punti opposti della città (Varlungo e Castello appunto), contraddicendo con ciò alla funzione di smaltimento del traffico dei viali, per il quale è stato pensato. Sono previste sì delle uscite (al Ponte della Badia, sulla Bolognese, e nell'area di Careggi), ma esse pongono tali problemi di inserimento territoriale che difficilmente saranno in numero sufficiente. Questo collegamento inoltre è troppo lontano dall'asta dei viali per intercettare il traffico interno al centro abitato.

La seconda osservazione è che non si può pensare oggi di risolvere problemi di viabilità come problema specifico, da affidare a specialisti della mobilità, senza un paziente lavoro di ricucitura o di rimodellazione viaria in punti mirati e soprattutto senza che tutto ciò si accompagni a provvedimenti di riassetto urbanistico più generale. Non esistono bacchette magiche, anzi i by-pass aggravano i problemi.

Ci sono poi da fare delle osservazioni di tipo ambientale.

Sotto l'aspetto geologico si può osservare che il tracciato non tocca l'area del macigno, motivo questo che potrebbe giustificare quel percorso; questa pietra infatti si trova più a Nord. La circonvallazione interessa invece i versanti vicini alla piana, argillosi e incoerenti che hanno dimostrato più volte la loro instabilità.

In alcuni casi, come si può osservare su una carta della pericolosità geologica, il percorso tocca zone di sicuro rischio idrogeologico, anche interessate da frane (a ovest del Salviatino, nei pressi del Ponte alla Badia e della villa Salviati, oltre che nella zona di Careggi).

Tutto ciò comporta quanto meno un aumento dei lavori di sbancamento e di contenimento. Si pensi, tra l'altro, ai problemi di cantierizzazione che un'opera del genere comporterebbe. E si pensi anche al rumore che, a lavori conclusi, implicherebbe l'inserimento di un raccordo stradale del genere, comprese le invasive opere di protezione acustica che ne potrebbero derivare.

Incalcolabili e irreparabili sarebbero le conseguenze sull'ambiente storico e sul paesaggio della collina Nord (Settignano, Maiano, S. Domenico, il Pellegrino, Montughi, Careggi, zona Terzolle).

E' persino superfluo ricordare l'eccezionalità artistica, culturale e di identità dei luoghi sotto i quali passerebbe il tracciato ma vogliamo qui solo ricordare alcune di queste emergenze storiche e artistiche: la chiesa di S. Martino a Mensola e la Villa di Poggio Gherardo, Il Salviatino, il parco di Camerata, la zona della Villa I Tatti, i dintorni della Badia Fiesolana e della Villa Salviati, sede di importanti istituzioni della Comunità Europea. Il tracciato non è lontano da Villa Finaly, sede dell'Università di Parigi, e riemerge sopra Careggi in un altro punto delicatissimo, interessa di fatto il territorio di Castello attorno a numerose ville tra cui quella Reale e quella Petraia, senza rispettare nemmeno il Convento della Quietè, il quale ne sarebbe direttamente interessato.

Si provi a riflettere su altri punti critici della Circonvallazione Nord.

La penetrazione in galleria non escluderebbe, per motivi altimetrici, alcuni tratti allo scoperto, in particolare al Salviatino, al Ponte alla Badia, a Careggi, oltre che agli estremi del percorso.

Dato che gli svincoli non possono essere certo in galleria i collegamenti con la viabilità ordinaria comporteranno l'apertura di massicci varchi, trincee, sbancamenti, in tessuti fragilissimi, fra preziosi terrazzamenti e strade cintate, modificando profondamente la morfologia di un paesaggio segnato storicamente dalla presenza di ville signorili con giardini all'italiana, casolari, antichi borghi, corti ed edifici religiosi.

Problematica risulta anche l'ipotizzata uscita sulla Bolognese dato che questa strada si trova sulla cresta che risale il Monte Rinaldi, 60 m. più in alto rispetto alla Faentina, costringendo il percorso ad allungarsi per seguire la curva di livello del versante orientale della collina.

Preoccupante è anche il riferimento, che si fa nel PS, ai problemi di viabilità del Comune di Fiesole, alla cui soluzione contribuirebbe quest'opera, facendo presumere un allargamento dell'area degli interventi sul versante ovest della collina fiesolana.

Tutto ciò fa sì che la Circonvallazione Nord oltre che inefficace a risolvere i problemi del collegamento Est- Ovest in città, di fatto si configuri come un'aggressione intollerabile e incompatibile con le caratteristiche del territorio collinare a Nord di Firenze.

Per tutti questi motivi se ne chiede senz'altro la cancellazione dagli elaborati del Piano Strutturale.