

**TRE I NODI DA SCIogliere**

## **Aeroporto e polo universitario di Sesto, macchinari a rischio con la nuova pista**

l'altro che braccio di ferro «politico» tra Firenze e Sesto. Sul futuro dell'aeroporto di Peretola c'è uno scoglio - anzi, almeno tre - di carattere tecnico. È quello rappresentato dal polo scientifico di Sesto Fiorentino, il cui sviluppo già ampiamente programmato dall'ateneo potrebbe andare a collidere coi

progetti sul «Vespucchi». Si parla di problemi legati ai tempi, al rispetto delle norme di vicinanza e all'impatto dei velivoli sulle strutture del Polo. Con la nuova pista, alcuni edifici non potrebbero più essere realizzati senza lunghe e onerose variazioni ai piani.

a pagina 10



# Nuova pista e Polo di Sesto, tre nodi da sciogliere

*Lo sviluppo di Peretola a rischio con l'espansione del campus. Problemi per l'impatto dei velivoli sugli strumenti, per il rispetto delle distanze e per gli oneri di riprogettazione*

MARCO GEMELLI ■■■

**A**ltro che braccio di ferro «politico» tra Firenze e Sesto. Sul futuro dell'aeroporto di Peretola c'è uno scoglio - anzi, almeno tre - di carattere tecnico. È quello rappresentato dal polo scientifico universitario di Sesto Fiorentino, il cui sviluppo già ampiamente programmato dall'ateneo potrebbe andare a collidere con i progetti sul «Vespucchi». Si parla di problemi legati ai tempi, al rispetto delle norme di vicinanza e all'impatto dei velivoli sulle strutture del Polo. Con la nuova pista, alcuni edifici non potrebbero più essere realizzati senza lunghe ed onerose variazioni ai piani. Finora la questione era rimasta pressoché esclusivamente politica: oltre alle divergenze tra i sindaci Matteo Renzi, Gianni Gianassi (Sesto) e Adriano Chini (Campi), l'aeroporto non è stata incluso nel recente accordo tra Governo e Regione. Dal canto suo l'Università non ha fatto ancora sentire la propria voce, ma al Polo di Sesto esistono almeno tre ordini di problematiche legate alle nuove strutture appena realizzate e a quelle ancora da costruire. Una serie di fattori - risolvibili dal punto di vista della tecnologia ma talvolta estremamente onerosi - di cui Firenze dovrà tener conto. A partire dai progetti già in fase di costruzione, come la residenza studentesca a Val di Rose (95 posti letto) e la piscina del Cus.

A spiegare i rapporti tra il Polo che verrà e l'aeroporto è l'ex prorettore all'edilizia dell'ateneo fiorentino, Romano Del Nord, oggi non più coinvolto con ruoli operativi ma comunque per anni «osservatore privilegiato» ed esperto del settore. «Nel piano di sviluppo del Polo di Sesto -

sottolinea Del Nord - l'ateneo ha dovuto far fronte a vincoli di natura infrastrutturale (a partire dalle piste ciclabili) e idrogeologici (vasche di laminazione). Si tratta di condizioni imprescindibili per poter continuare a costruire, e la cui osservanza rappresenta un onere finanziario importante per le casse dell'Università». Difficile avere stime precise, ma la cifra è nell'ordine di grandezza di 3-4 milioni, a fondo perduto. Tra i progetti già approvati c'è la costruzione del Dipartimento di Biotecnologie agrarie: un edificio in 4 lotti contigui, in disposizione prevalentemente longitudinale, sui fianchi di un giardino che attraversa il complesso. Sarà composto da tre piani fuori terra, più un piano tecnico in copertura per gli impianti tecnologici e un piano interrato per i depositi. Il tutto su 5.740 metri quadri. Conte-

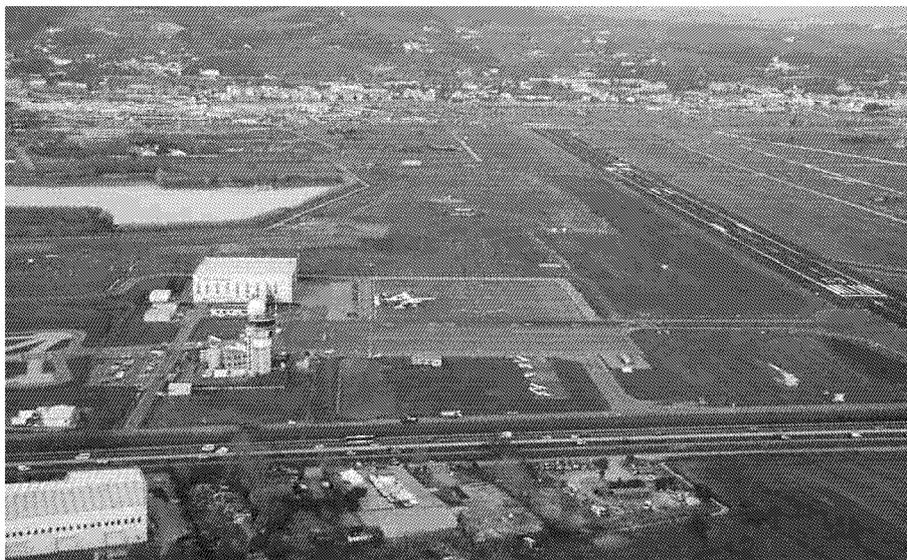
stualmente sono stati approvati l'area delle vasche di laminazione delle acque meteoriche (un impianto idraulico per il contenimento del rischio dovuto agli affluenti dell'Arno) e l'anello di media tensione per l'alimentazione delle nuove costruzioni.

«Ma tutto ciò - spiega ancora Del Nord - è stato concepito al confine aeroportuale attuale, al netto di ipotesi di ampliamento e modifiche dell'assetto. Esistono tre ordini di problemi: il rispetto delle norme di vicinanza e servitù che l'ampliamento di Peretola comporta, le sollecitazioni ambientali e i tempi di ogni eventuale modifica. Modificando i confini dell'aeroporto, bisogna evitare collisioni con la distanza minima prevista per legge. Alcuni edifici non potrebbero più essere realizzati senza variazioni al piano, con tempi tecnici non trascurabili. Ci sono poi le sollecitazioni ambientali, sia acustiche che legate all'impatto del sorvolo del campus da parte dei velivoli: a Sesto ci sono strutture elettroniche che potrebbero risentire di vibrazioni e polveri sottili. Servirebbero interventi su tutti gli involucri per renderli compatibili, perché l'assetto attuale è concepito su livelli di impatto inferiori a quelli che si troverebbero col cambio della pista. La tecnica c'è, il costo però è altissimo. Ultimo problema - conclude Del Nord - sono i tempi, perché con un nuovo assetto aeroportuale le operazioni in corso (le vasche di laminazione, i dipartimenti di biotecnologie e matematica, le facoltà di Ingegneria e Agraria) dovrebbero essere tutte riviste, modificate e approvate nuovamente. Bisogna vedere se ne varrà la pena economicamente. Di certo, l'Università non potrà permettersi di accollarsi le spese.

## LA STRUTTURA

### *Pensata nel '70 e iniziata nell'86, ospita diversi centri d'eccellenza*

La storia del Polo scientifico e tecnologico di Sesto Fiorentino comincia nel 1970, quando fu bandito il concorso internazionale di idee per la sistemazione edilizia dell'Università di Firenze. Il progetto definitivo della prima fase di costruzione fu approvato nel 1986, mentre due anni dopo è stata posata la prima pietra. La costruzione del Polo è stata oggetto di due accordi di programma con il Miur, nel 1998 e nel 2002. Su un'area di 60mila mq ci sono attualmente collocati, tra gli altri, i dipartimenti di Chimica, Scienze farmaceutiche, Fisica e Fisica sperimentale, il «Lens», il «Cerm», il laboratorio di genetica molecolare, i «Lap» (Laboratori alte pressioni), l'Open Lab, l'incubatore d'impresa ed edifici del Cnr.



Una veduta dall'alto dell'area dell'aeroporto di Peretola