

Cattive strade. Le quattro corsie sul Macinante (e il tunnel TAV)

written by Roberto Budini Gattai

Il progetto di una strada a scorrimento veloce, sul fosso Macinante, ha una storia lunga. Pensata anni fa per collegare Porta al Prato con via Pistoiese darebbe oggi sfogo anche alla prevista speculazione edilizia nell'area delle Officine Grandi Riparazioni, proprietà FS. Il sacrificio dell'antico canale del Visarno (Macinante) è condizionato all'avvio del tunnel TAV. La strada "penetrante" e il tunnel: due grandi opere che saccheggiano la città.

L'opposizione a questa strada risale alla presentazione del progetto al Consiglio di Quartiere 1 alla fine degli anni '90. La necessità della sua realizzazione era motivata dalla necessità di servire due grandi urbanizzazioni previste nel PRG: l'area Fiat di Novoli e quelle delle ex Officine Grandi Riparazioni di Porta al Prato.

L'espressione contraria di buona parte del consiglio, di cui facevo parte era fondata su due assunti certi:

- 1) Le nuove strade anziché snellire il traffico lo incrementano, tanto più quando vengono denominate "di scorrimento" (allora) o "scolmatore" oggi.
- 2) La dimensione della nuova edificazione nell'area Fiat di Novoli ci appariva sconsiderata sia rispetto a una città con circa quindicimila appartamenti vuoti, sia per la prossimità della ex Manifattura Tabacchi, vuota con i suoi 84.000 mq, che avrebbe potuto ospitare in edifici prestigiosi il decentramento delle facoltà scientifiche, confermando la contigua sede di Agraria e trovandosi già servita dalla ferrovia Leopolda che, con il solo cambio di armatura, si sarebbe potuta trasformare in tramvia.



Uno studio commissionato dal Comune di Firenze all'Università (1985), aveva evidenziato l'importanza di un asse virtuale ma non troppo, tra gli ospedali di Torregalli e di Careggi cui si sarebbe potuto dare corpo e sostanza urbana con una linea tramviaria che parzialmente compare (accidentalmente?) nel Piano

Strutturale come T5. Ritenevamo e ancora la riteniamo capace di drenare molto del movimento persone da e verso l'ovest cittadino e metropolitano.

La Manifattura Tabacchi e la sede della facoltà di Agraria, si trovano nell'intersezione di queste due possibili linee tramviarie, nella massima densità di scambio attraverso mezzi pubblici su ferro o assimilabili.

Una ipotesi che dovrebbe essere immaginata dal fantasmatico progettista del Piano Operativo per cominciare ad cancellare la colata di asfalto lungo il canale Macinante e la cementificazione degli otto ettari delle ex Officine dove l'unico capannone da conservare potrebbe diventare un "Giardino d'Inverno" per lo studio e la diffusione scientifica dei nessi tra parco, botanica, ambiente. Un osservatorio guidato dal Dipartimento di Agraria; dove si restituirebbe al resto dell'area ferroviaria il suolo con erba e alberi che purificano l'aria; con radure che accolgono i "piccoli" eventi; dove un viale molto alberato inviterebbe al cammino e alla bicicletta nell'unica area vegetale di contatto tra il margine del Centro Storico e il margine "periferico" che ha il suo centro nel nodo Manifattura-Cascine.

A fronte di questa nostra ipotesi si costruiscono invece 162.000 metri cubi di edilizia di extra lusso, si tomba l'antico Visarno, poi canale detto Fosso Macinante, si stendono 12 ettari di conglomerato bituminoso sull'argine (del Macinante) con un giro di denaro pubblico proveniente da oneri *sub condicione* della partenza dello scavo del sottoattraversamento A.V. Il tutto a causa e ad uso preminente della privatissima macro lottizzazione ex Officine.

Per rendere accettabile "tecnicamente" la strada si abbassa il piano del ferro della T4 (già ferrovia l

epolda) in modo che una parte dei lavori stradali venga coperto dall'ingente

finanziamento tramviario il cui costo preventivo, che sembra insindacabile, supera i 23 milioni a chilometro (costo medio europeo tra 9 e 10 milioni). Una operazione che con il pretesto di avere tramvia e strada complanari crea una barriera insensata alla permeabilità attuale degli antichi sottopassaggi tra il quartiere San Jacopino-Baracca, l'argine del Macinante e le Cascine.

È sconcertante pensare che con il risparmio di un solo chilometro il Comune potrebbe acquistare dalle FS l'area OGR (che apparteneva alla città) e togliere d'un colpo la "necessità" della strada. Che con il risparmio del secondo chilometro si trasformerebbe quell'area in un *tipo di spazio* raro, unico, una nuova ricchezza cittadina, qualcosa che non si produce da molti, troppi decenni.



Il Fosso Macinante in secca. Fonte:

<https://www.facebook.com>

Per concludere, non si può tacere che la strada Pistoiese-Rosselli avrà alcuni raccordi con la rete viaria di San Jacopino che preoccupano moltissimo e a ragione gli abitanti per l'inevitabile degrado acustico e della sicurezza del quartiere. Infine la distruzione, con lo svincolo autostradale del Barco, di quel luogo incantevole che è la "botte" tra il Mugnone e il Fosso Macinante, già contaminato dalla "messa in sicurezza" del torrente.

È questo l'approccio alla conversione ecologica della nostra allegra Amministrazione? o è piuttosto il girone infernale che i nostri amministratori-registi ci fanno vivere dal vero nell'anno che ricorda l'altissimo Poeta. Hanno delle risposte a questo nostro esteso allarme la triplice Assessora Del Re e il Sindaco dei grandi annunci?

Roberto Budini Gattai