

# Peretola strozzata dal nuovo svincolo autostradale, ecco il progetto

written by Antonio Fiorentino

Il mosaico di interventi urbanistici che sta minacciando gli abitanti dell'area a Nord Ovest di Firenze, quella che va da Novoli alla Piana fiorentina non è ancora completato. Un'altra e più pesante tessera si aggiunge ai [disastrosi progetti](#) già descritti, è quella del [nuovo svincolo di Peretola](#) progettato dalla Società Autostrade per l'Italia per completare l'ampliamento dell'A11 e funzionale al nuovo Aeroporto intercontinentale di Peretola.



“**Devastante trasformazione urbanistica**” è stata definita dal [Comitato 50145](#), costituito in gran parte da abitanti di Peretola che da anni hanno segnalato il pesante impatto di questo groviglio autostradale previsto a ridosso delle proprie abitazioni.

Lo svincolo di Peretola, che impegnerà una **superficie maggiore di 10 ettari**, non trova alcuna giustificazione se non all'interno dell'insensato piano di costipazione urbanistica ed edilizia dell'area dovuto alla costruzione della Cittadella Viola, dei Mercati generali (Mercafir), del PUE di Castello, dell'Aeroporto intercontinentale, dell'Ampliamento dell'A11.

È un nodo autostradale che in realtà aggroviglia ancor di più tutti questi progetti, **un nodo scorsoio** stretto attorno ad un'area nevralgica della città.

Il progetto [è estremamente ingarbugliato](#), proviamo a capire cosa succede.

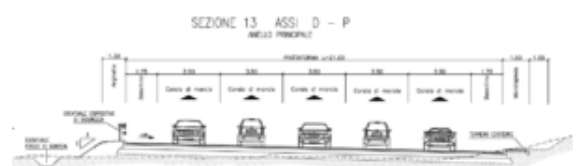


Figura 2

Esso prevede che le sei corsie dell'autostrada, all'altezza dell'attuale aeroporto, si biforchino (fig. 1). Le tre in ingresso a Firenze piegano di circa 90° sulla destra, girano attorno all'area dell'autonoleggio dell'attuale aeroporto per poi prendere il posto dell'attuale Via Palagio degli Spini, adiacente al viadotto della ferrovia. In questo tratto le corsie diventano quattro/cinque (fig. 2) e proseguono sia verso Viale Guidoni che verso il Viadotto dell'Indiano. La parte finale, verso Firenze, è costituita da un viadotto di 130 metri sotto il quale passerà la rampa che dall'Indiano va verso l'A11 e la rampa che da Viale Luder va verso l'Indiano. È previsto il completamento delle due corsie interrotte del Viadotto dell'Indiano (fig. 3).

Scompare il semaforo all'ingresso dell'A11, l'aeroporto si raggiunge mediante un raccordo da Viale Luder, prima del distributore di benzina.

Si verrà a formare un anello autostradale, un ottovolante impazzito nel quale sarà difficile orientarsi e che separerà gli abitanti di Peretola, Le Piagge, Via Pistoiese, Quaracchi, Brozzi, Osmannoro dal resto della città, in particolare dalle fermate della tramvia (Aeroporto e Guidoni) non essendo previsti **agevoli e sicuri passaggi pedonali o ciclabili con la stazione più vicina**".



Figura 3

L'effetto dell'isolamento ermetico è completato dall'installazione di barriere fonoassorbenti in acciaio *corten* (fig. 4) alte fino a sei metri a ridosso dell'abitato di via del Motrone/via Piantanida, mentre non sono previste lungo le corsie autostradali di via Palagio degli Spini (fig. 2), lasciando un'ampia finestra di penetrazione del rumore veicolare.

Come se non bastasse, il tracciato in uscita dall'A11 è estremamente pericoloso perché, proprio al termine dell'autostrada sono previste due curve a gomito che diminuiscono la visibilità e di fatto aumentano il rischio di gravi incidenti

automobilistici.

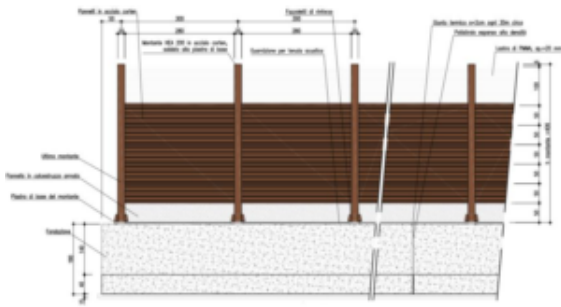


Figura 4

Da un punto di vista trasportistico, il progetto nasce già vecchio perché **pensato prima della localizzazione della Cittadella Viola** nell'area di Novoli. Il traffico addizionale dovuto alla costruzione dello stadio, degli alberghi e dei centri commerciali appesantirà notevolmente il nodo a Nord Ovest e lo svincolo non sembra tenerne conto. L'entità degli spostamenti attivati sarà tale da poter essere soddisfatta solo in minima parte dal trasporto pubblico.

È una vera e propria **grande opera, inutile e dannosa**, in ambiente urbano, a sua volta già pesantemente sfigurato dai progetti delle Tramvie e della TAV.

La nuova disponibilità di strade rotabili, come è noto, è un **incentivo all'incremento del trasporto privato su gomma** che di fatto annulla il timido tentativo di fluidificazione del traffico e appesantisce la già drammatica situazione ambientale dell'area.

Calcestruzzi	mc	116.634	DATI SINTESI
Acciaio (carpenterie, barre, ecc.)	tonn	33.080	
Terre - fabbisogno da scavi - riutilizzo terre da scavi	mc	496.893	
	mc	1.109.390	
Costo dell'opera	€/milioni	501	

Figura 5

Il nuovo svincolo estende e **sposta il baricentro della mobilità privata su gomma, anche di quella pesante, verso il borgo di Peretola**, già duramente provato dai sorvoli degli aerei dell'attuale aeroporto. Si è facili profeti se si ipotizza un **incremento dell'inquinamento atmosferico**, in particolare delle polveri sottili e degli idrocarburi aromatici, e di **quello acustico**, in un'area già dichiarata insalubre.

**[Il Comitato 50145 ha da tempo formulato proposte integrative](#)** atte a

mitigare le conseguenze di questa imponente opera stradale, in parte sono state accolte ma non ancora rese definitive. Disatteso è comunque il tentativo del Comitato di [coinvolgere la Giunta comunale](#) affinché si attivi presso la Società Autostrade e l'Aeroporto per risolvere alcune criticità segnalate, tra cui quella di prevedere un sottopasso pedonale per mitigare l'isolamento della zona di via del Motrone e di sostituire le barriere in *corten* con barriere verdi.

Riteniamo che progetti di questo tipo debbano essere contestati alla base, proprio per la logica distruttiva che li muove, distruttiva sia di risorse ambientali che economiche. Basti guardare i dati che la stessa Società Autostrade ostenta: per l'ampliamento dell'autostrada da Firenze a Pistoia (fig. 5) saranno versati circa **120 mila metri cubi di calcestruzzo**, saranno utilizzati più di **30 mila tonnellate di acciaio**, impiegate circa **mezzo milione di metri cubi di terre da cava**, occupati circa **30 ettari** di nuovo suolo, oltre i 10 dello svincolo, per un esborso preventivato di **510 milioni di euro** (stimati 2 miliardi).

Ancora una volta è necessario chiedersi a chi giova tutto ciò. Agli abitanti? Alla collettività? Al razionale impiego delle risorse? Non forse a chi trasforma i luoghi del vivere in vere e proprie casse bancomat per rimpinguare bilanci, profitti e carriere politiche?

Non sarà forse il caso di abbandonare tutti questi progetti ciclopici, devastanti, ormai vecchi e antistorici, a favore di una rinnovata cura del proprio ambiente di vita e delle sue componenti: la terra, l'aria, l'acqua, la salute, veri beni comuni dai quali dipende la nostra esistenza e quella di coloro che verranno dopo di noi?

Non possiamo più sopportare che questi atti predatori continuino impunemente a moltiplicarsi. Una nuova consapevolezza è sempre più necessaria per rendere inoffensivi gli avvelenatori, gli sfruttatori e gli speculatori del bene comune.

<https://youtu.be/l51WlCQx51M>