



ReTe dei Comitati per la difesa del territorio

Assemblea dei Comitati aderenti alla "Rete dei Comitati per la difesa del Territorio".

Firenze, 10 luglio 2010

Perché è necessario – e possibile – rivedere le decisioni assunte per il passaggio dell'Alta Velocità ferroviaria nel nodo di Firenze.

Occorre innanzitutto prendere atto delle esperienze fatte o in corso, e saperne leggere le criticità.

In particolare:

- **Mugello:** al di là delle parole di circostanza e dei proclami troppo frettolosi, il passaggio del TAV in Mugello ha provocato danni gravissimi, e in massima parte irreversibili, ad un intero ecosistema, mettendo in crisi un territorio che puntava molto sulla produzione agricola di qualità. C'è un processo penale a ricordarcelo, ci sono soprattutto le condizioni di molte comunità locali che non si possono ignorare. Sappiamo bene che il Mugello non è Firenze, ma sappiamo altrettanto bene che le procedure tecnico amministrative utilizzate nella elaborazione, approvazione e gestione del progetto sono le stesse, con scorciatoie in merito alle garanzie di tutela e protezione ambientali che sono state pagate a caro prezzo.
- **Bologna:** è uno scenario paragonabile a quello fiorentino, con un massiccio intervento di scavo in area urbana. Sono sotto gli occhi di tutti le gravissime problematiche che quei cantieri stanno provocando in termini di stabilità degli edifici, polveri, rumori, traffico pesante. Un intero settore urbano è stato condannato alla invivibilità, con gravi ricadute sulla salute dei cittadini, e alti costi aggiuntivi per le ormai centinaia pratiche di risarcimento dei danni accertati.

Questi due casi, che non possono essere ignorati, impongono una cautela e delle riflessioni che un amministratore che tiene nel dovuto conto l'interesse generale della comunità amministrata non può sottovalutare.

Nell'esame specifico del progetto di sottotraversamento di Firenze, rileviamo questi fattori di criticità, che portano ad una contrarietà netta alla realizzazione dell'opera.

1. **Impatti.** Sono di due ordini principali: impatto sulla falda e impatti dei cantieri. La falda viene completamente intercettata da una vera e propria diga, che impedisce il normale movimento delle acque sotterranee, e qualsiasi meccanismo studiato per minimizzare questo effetto non può dare certezze. La variazione dell'equilibrio idrogeologico provoca variazioni delle caratteristiche meccaniche del terreno, con possibili effetti disastrosi in caso di area densamente urbanizzata, peraltro con edifici storici inestimabili direttamente interessati. A questo proposito è chiarissimo l'allarme che viene dai primi lavori a Castello, dove già si sono verificati danni nelle abitazioni circostanti, pur in presenza di lavori molto limitati. L'allarme lanciato dalla dott.ssa Crespellani, una autorità nel campo della ingegneria geotecnica, non può essere ignorato. I cantieri sono destinati ad avere effetti pesantissimi su ampi settori urbani, e sulla vita dei cittadini. Come per Bologna, sono cantieri che dureranno almeno dieci anni, e che implicano emissioni in atmosfera, produzione massiccia di PM10, rumore anche notturno, circolazione di centinaia di mezzi pesanti sulla viabilità ordinaria, peraltro secondo un piano che contraddice clamorosamente quanto assentito in fase di VIA.
2. **Valutazione costi/benefici.** Già nel 1998 nel parere della VIA si esprimevano seri dubbi sulla funzionalità dell'opera, parlando di "esiguità dei risultati attesi" a fronte di costi elevati e tempi



lunghe. In realtà la situazione è ancora più grave. Abbiamo un costo che non è stimabile a priori, grazie all'architettura finanziaria con affidamento a General Contractor (stigmatizzata duramente dalla Autorità di Vigilanza sui contratti pubblici), ma comunque destinata a moltiplicare almeno 3 o 4 volte l'importo di aggiudicazione. Tempi che dai 7-8 anni dichiarati raggiungeranno almeno i 10-12, con conseguente occupazione del territorio urbano, e sostanziale scarsa agibilità della rete esistente. Tutto questo per un segmento di mercato attestato su circa il 5% dei passeggeri, che le indagini sull'utilizzo del mezzo ferroviario non permettono di prevedere in crescita sostanziale. Sembra piuttosto un tassello "dovuto" nel complessivo scenario dei lavori TAV, che hanno permesso un trasferimento complessivo di circa 97 miliardi di euro di risorse pubbliche ai privati, senza alcuna trasparenza e senza alcun controllo.

3. **Alternative.** L'esiguità dei risultati è ancora più eclatante se si consideri la esistenza di una alternativa: se l'esigenza è quella di non occupare con i convogli AV la rete di superficie, aggiungendo due binari dedicati fra Campo Marte e Castello, questo risultato può essere ottenuto prescindendo dal collocare gli stessi binari in sotterranea. Uno studio dell'Università di Firenze – che andrebbe quanto meno preso in considerazione e valutato - dimostra che gli stessi due binari possono essere collocati in aggiunta al fascio di binari esistenti, con una operazione che presenta costi enormemente più contenuti, e tempi molto più brevi, oltre a minimizzare gli effetti ambientali temuti.
4. **Tutele e garanzie.** Le procedure adottate per l'approvazione e gestione di questa opera, come già per il Mugello, costituiscono uno svuotamento di fatto delle legislazioni di valutazione e tutela, nonché un grave impoverimento dei ruoli dei consigli elettivi e delle competenze delle strutture tecniche. Si è proceduto a forza di Conferenze dei Servizi, non dando conto dei ripetuti pareri fortemente critici e allarmati dei Settori tecnici regionali e di ARPAT, che hanno a più riprese espresso riserve e preoccupazione, e posto prescrizioni mai verificate. Fino al paradosso di una Conferenza dei Servizi che nel 2003 approva un progetto definitivo di stazione diverso da quello valutato nel 1998, e che decide autonomamente che non c'è bisogno di una nuova VIA. Al posto dei soggetti competenti si è invece dato tutto il potere di valutazione all'Osservatorio Ambientale, caricandolo di un ruolo che non può essere il suo: come può valutare i progetti un organismo in cui sono rappresentati sia l'Autorità Competente che il Soggetto Proponente, che finisce per valutare se stesso? Sarebbe opportuno che gli Enti Locali, Regione Toscana in primis, riportassero nel dovuto ambito di correttezza tecnico-istituzionale procedure di valutazione di opere simili: il rapporto fra esigenza di garanzie e tutela da una parte, ed esigenze di fattibilità degli interventi, non può che passare da un rapporto dialettico liberamente espresso nelle procedure previste, e non nella insostenibile compressione di ogni passaggio tecnico in nome di una malintesa volontà di "fare" ad ogni costo. Se questo non avverrà, non si potrà che aggravare l'erosione di credibilità che gli stessi enti hanno purtroppo registrato negli ultimi anni, e allargare la distanza fra decisori e cittadini.

Infine vogliamo sottolineare come anche ora sia del tutto possibile recedere dalla realizzazione di questo progetto dalle conseguenze pesantissime, senza che ci sia bisogno di parlare di penali o appellandosi al fatto compiuto. Sarà sufficiente ricontrattare il contratto stipulato, individuando lavori alternativi sulla rete ferroviaria per importi equivalenti: sarebbe un importante passo avanti anche nella risoluzione dei numerosi problemi presenti nel quadro infrastrutturale, anziché concentrare in 7 km risorse tanto ingenti da non consentire poi altri investimenti.

M. De Zordo