

GIOVEDÌ, 21 FEBBRAIO 2013*Pagina VIII - Firenze*

TUNNEL ALTA VELOCITÀ 4 MOTIVI PER RIPENSARCI

ALBERTO ZIPARO

no. L'inchiesta giudiziaria sul sottoattraversamento Tav ha già evidenziato - oltre alle gravissime illegittimità amministrative ed ai profili di rilievo penale - grossi problemi ambientali e costruttivi del progetto, addirittura prima dell'inizio dello scavo vero e proprio: essi costituirebbero solo una piccola parte dei rischi e danni disastrosi che l'eventuale prosecuzione dell'opera comporterebbe. Il patrimonio architettonico e quello edilizio posti sopra il tracciato, nonché l'intero ecosistema di sottosuolo del centro, sarebbero disastri dal complesso "tunnel - nuova stazione". I danni sarebbero ingenti soprattutto dal punto di vista idrogeologico, con dissesti, degradi e crolli più o meno ampi e continui, non solo nei dintorni del tracciato. A questo si dovrebbero aggiungere i disagi e i danni epidemiologici dovuti ad un cantiere pressoché infinito, aperto per molti anni, con continui rallentamenti e fermate, anche definitive.

Due. I pareri "favorevoli con prescrizioni" dell'iter, per il tunnel, discendevano infatti da una VIA legata al progetto preliminare che rappresentava in modo assai carente l'ecosistema interessato e quindi i relativi impatti. In particolare non si è mai prefigurato, nelle sue caratteristiche paesistiche, il contesto sotterraneo interessato: sottostimando largamente i danni potenziali. E dimenticando colpevolmente quanto continua a succedere nel Mugello, dove - a distanza di molti mesi dalla fine dei lavori - a parte il prosciugamento di torrenti e corsi d'acqua, si ripetono frane, dissesti e crolli. L'Osservatorio Ambientale, sempre invocato, non può fornire molte garanzie rispetto a tutto ciò: laddove ha più volte dichiarato "la propria incompetenza rispetto all'effettuazione di analisi o valutazioni di impatto carenti o mancanti" ed i propri compiti "limitati alla verifica di congruità del progetto, ma solo rispetto alle indagini esistenti e documentate".

Tre. Nel contesto della stazione Foster addirittura non esistono analisi ambientali. Ferrovie si è sempre rifiutata di effettuare la VIA per la nuova stazione, arrivando a reiterare una sorta di "falso ideologico", allorché si trattava di spacciare per valutazione cogente l'analisi, invero assai embrionale, a suo tempo effettuata per il progetto - poi abbandonato - di stazione di Zevi a Belfiore: un altro progetto in un altro sito. Trasposizione non prevista né permessa da alcuna normativa.

Quattro. Perché sottoporre la città ed i Fiorentini a rischi e disagi? C'è la possibilità di realizzare un molto più agevole e assai meno costoso passaggio di superficie. Lo studio dell'Università di Firenze ha anche aggiornato il relativo schema progettuale. Si accolga dunque l'appello che un gruppo di grandi esperti europei di mobilità sostenibile di Università tedesche, francesi e olandesi, coordinati da Winfried Wolf hanno rivolto a Napolitano, Monti, Rossi, Barducci e Renzi, perché si abbandoni il progetto di sottoattraversamento "inutile e dannoso" e si realizzi l'alternativa di superficie proposta da urbanisti e tecnici di UNIFI; molto meno costosa e ultimabile in 4 anni. Non è vero che "di tutto questo si è discusso per anni e quindi si è deciso". In realtà le decisioni circa il sottoattraversamento sono state assunte quando si disconoscevano le reali entità di rischi e danni ambientali. Non è mai troppo tardi per evitare un disastro.

Docente di Urbanistica all'Università di Firenze