

Il manifesto

giovedì 14 novembre 2013

TAV FIRENZE. Perché tornare al passante di superficie

di ALBERTO ZIPARO

Il "grande buco" di Firenze, il progetto di attraversamento Tav del centro storico della città, con megatunnel a doppia canna e macrostazione sotterranea, viene travolto dalle inchieste della magistratura, che evidenziano gravissimi profili di illegittimità ed illegalità amministrative, civili e penali, da parte di una "cricca" che coinvolge pesantemente non solo la governance delle ferrovie e del progetto e le imprese interessate, ma anche l'amministrazione pubblica ai diversi livelli, compresi ministeri e vertici della Regione Toscana. Tra i rilievi della procura si trovano: uso di materiali inidonei, irregolarità procedurali, forzature decisionali, reati ambientali, aggiramento delle norme dei lavori pubblici, evasioni ambientali, occultamento degli impatti, fino alla rimozione di dirigenti "scomodi", perché, facendo scrupolosamente il proprio dovere, bloccavano e impedivano i disegni di devastazione, spreco e accaparramento di risorse pubbliche da parte della "squadra".

Appare scontato che in tale quadro non ci fosse alcuna attenzione per il centro urbano di Firenze, né per il suo patrimonio artistico, culturale, ambientale e abitativo. Il sindaco Matteo Renzi, prossimo possibile dominus del Pd, nonché candidato alla premiership, che pure chiacchiera su tutto, in questo caso mantiene un rigoroso, quanto imbarazzato e clamoroso, silenzio. Movimenti e comitati, insieme agli studiosi dell'università che hanno analizzato il problema, chiedono invece con forza l'abbandono definitivo di questo progetto, «inutile e dannoso», e il ritorno a un più agevole e meno costoso passante di superficie, di cui gli stessi tecnici hanno di recente aggiornato la proposta progettuale. Lo scenario, che Giorgio Pizzuolo ed altri tecnici hanno curato, è infatti molto più conveniente dal punto di vista di tempi, costi, impatto ambientale ed efficacia della realizzazione, anche rispetto all'intero sistema di mobilità urbana e metropolitana interessato.

Per avviare i lavori del «passante» fiorentino è molto più semplice e rapido rendere definitivo il progetto nuovo di sovrattraversamento, piuttosto che tentare di proseguire l'iter, interrotto di fatto dalla magistratura, di megatunnel e grande stazione sotterranea. Almeno se si vuol rispettare il criterio di «assoluta legalità» per le operazioni a venire, dichiarato dalla stessa Rfi. Come ricordato in questi giorni dall'attivissimo «Comitato No Tunnel Tav», le illegittimità ambientali, amministrative, civili e penali già emerse nell'inchiesta costituiscono solo una parte di un quadro di irregolarità assai più vasto, di cui chi ha studiato il progetto è ben consapevole. Tra le "magagne" che devono ancora emergere vi è, per esempio, l'assoluta mancanza di Valutazione d'impatto ambientale della megastazione sotterranea, per la quale il proponente tentò di spacciare per buona altra valutazione redatta per altro progetto (circostanza ammessa successivamente dai suoi stessi legali). Tra le altre questioni ancora da sollevare vi è la mancanza di nulla osta paesaggistico; e infine il fondamentale dato già emerso per cui "Monna Lisa", ovvero la fresa montata per lo scavo, è inadeguata a lavorare nel sottosuolo del centro storico fiorentino e andrebbe sostituita.

Provvedere correttamente a sanare o aggiustare tutti questi problemi significherebbe, oltre a far lievitare i costi, poter avviare i lavori non prima di un anno. Quindi si aprirebbe il problema dell'impatto dello scavo vero e proprio, mai avviato finora.

Indagando i documenti progettuali e programmatici relativi al sottoattraversamento e in generale al nodo fiorentino della linea ad alta velocità, viene confermato che la vera scelta della governance toscana e fiorentina era legata alla necessità di premiare il sistema locale con un progetto finanziariamente all'altezza di quanto si stava spendendo negli altri grandi nodi ferroviari nazionali. Se a Firenze fosse stato confermato il progetto di superficie, nell'area ci sarebbe stata un'allocatione di risorse sensibilmente minore: un progettino da 350 milioni di euro. Bisognava cambiare: Firenze pretendeva il suo vero progetto di alta velocità.