

VI COMMISSIONE
14 OTTOBRE 2004
ASSOCIAZIONE IDRA

(omissis)

Presidente della Commissione - <<Allora io salterei ogni preambolo. Noi sappiamo bene chi siete e adesso...>>

Portavoce Associazione Idra - <<Magari noi non conosciamo bene tutti.>>

Presidente della Commissione - <<Sì. Ora a parte se ne stanno tutti... si stanno tutti alzando e andando via tra poco e rimaniamo in due.>>

Portavoce Associazione Idra - <<Siamo al numero legale?

Presidente della Commissione - <<Il numero legale nel senso che hanno tutti firmato e dopo di che appunto... penso che qualcun altro dei Consiglieri ci sia ancora in giro. Comunque allora cominciamo...>>

Consigliere Fusi - <<Marco Fusi dei Democratici di Sinistra.>>

Presidente della Commissione - <<Marco Fusi. Ornella De Zordo.>>

Consigliera Siccarugia - <<Mariangela Siccarugia.>>

Presidente della Commissione - <<Sì, appunto. E Gianni Romolini che è uditore. Quindi in realtà qui... la Monica Sgherri appunto è appena andata via. E sono andati via anche... qualcun altro. Quindi in realtà siamo un po' pochi. Io devo dire ho qualche problema su questa cosa. Vediamo di rintracciare quelli che sono qua fuori... Allora Monica Sgherri non può rimanere assolutamente, lo sappiamo. Ricci torna. Vai.>>

Portavoce Associazione Idra - <<Allora dunque noi intanto vogliamo ringraziare voi perché abbiamo anche proposto il nostro stile di lavoro alla Commissione ieri, alla III, che consiste

semplicemente poi di fatto a creare una mailing list per evitare anche... far conoscere l'ordine del giorno e a permettere a tutti di partecipare, magari dicendo sì interveniamo per trovare anche gli ambienti adatti. No? Poi ecco secondo noi sarebbe utile anche che, ve lo dicevo l'altra volta, alla fine che poi i materiali che vengono prodotti, che vengono verbalizzati, che vengono diciamo presentati fossero messi a disposizione nel senso non per forza. Vi interessa questo? Sì. Chiaramente su mille argomenti non è che ci vogliamo occupare di tutto. D'altra parte volevamo introdurre anche presentandoci un po'... perché alcuni di voi ci conoscono e altri no. Spiegando che noi abbiamo questa sensazione abbastanza terribile che non soltanto i cittadini, il che si può capire anche se è triste, ma soprattutto gli amministratori anche quelli dotati di grandissima buona volontà, di tutta la questione alta velocità conoscono veramente pochissimo. Veramente drammaticamente poco. Questo se lo mettiamo in coppia col fatto che se abbiamo visto bene perché l'abbiamo solo intravisto questo documento del Sindaco il programma di mandato, che viene presentato al Consiglio comunale lunedì se non erro...>>

Presidente della Commissione - <<Martedì.>>

Portavoce Associazione Idra - <<Martedì. Sembra essere un documento in cui la parola tabù non viene proprio neanche pronunciata. Quindi cantierizzazione alta velocità. Se così fosse e comunque se come è ci pare abbastanza diciamo assodato nel dibattito pubblico su Firenze si parla tanto di Isozaki, si parla tanto di Fortezza. Per carità, cose importantissime sulle quali pure noi abbiamo delle opinioni no. però veramente sembra il grande assente questo grande contenitore di cose indotte e collaterali che è il progetto che deve poi di fatto ancora partire come sottoattraversamento. Noi non vorremmo che si creasse un effetto psicologico come è successo al Mugello per cui una volta chiusa la conferenza dei servizi e si deva ancora finire di chiudere, per cui per inciso noi continuiamo a confidare che questa amministrazione e il Consiglio comunale riescano a captare il fatto che questo sottoattraversamento si potrebbe benissimo anche non fare. E poi vi diciamo anche... abbiamo delle proposte concrete da fare. Se si dovesse fare questo sottoattraversamento durerebbe, anche qui c'è una querelle, ma insomma per quanto risulta a noi almeno 9 anni interi ottimisticamente parlando. Dal primo colpo di scavo all'ultimo... diciamo all'inizio dell'esercizio secondo la tabella approvata in conferenza dei servizi nel '99. Allora questo vorrebbe dire che se noi ci comportiamo come il Mugello cioè ci deprimiamo, come si sono depressi i cittadini di Firenze nord visti abbattere gli ultimi alberi nonostante, poi arriveremo a parlare, questo corridoio attrezzato ha delle caratteristiche diciamo di esecuzione piuttosto peculiari rispetto ai programmi approvati. Come si stanno deprimendo via, via tutti i cittadini di Firenze. Noi

ve lo dobbiamo dire e penso che voi ne abbiate un pochino il polso. Cioè in Viale Pignoncino non è cambiato niente. E' cambiato soltanto che quei lenzuoli alle finestre che hanno resistito tanti mesi, anni, e lo stesso in via Montebello, sono stati tirati via. Però nel tirare via questi lenzuoli si ritira anche il rapporto di fiducia nelle istituzioni. E noi a questo veramente ci teniamo cioè non lo diciamo per sport, crediamo che se si rovina questo tipo di rapporto si rovina la democrazia. Cioè si coltiva l'orticello ognuno piccolissimo suo e allora insomma addio comunità e addio interesse collettivo.

Un'altra cosa che vorremmo dire nel presentarci è che noi siamo un'associazione che ha compiuto dieci anni proprio pochi giorni fa, me ne sono accorto per caso il 4 di ottobre siamo nati con il coordinamento. Allora era un coordinamento di tutti i Comitati che si battevano un po' anche localisticamente contro il trenaccio che gli arrivava accanto o addosso. Dopo alcuni anni abbiamo deciso di trasformare la nostra struttura in qualcosa di... in un'associazione che smettesse di avere questa connotazione contro. Perché avevamo tante cose anche precedenti a favore... (*interruzione per cambio cassetta*)... noi non guardiamo in faccia nessuno, non abbiamo nessun accordo privilegiato con nessuna forza politica. Ma non l'abbiamo per nostra natura, noi non ci presentiamo alle elezioni. Non ci siamo presentati come collaterali a nessuno in queste elezioni. Perché è un altro ruolo il nostro. Poi ognuno di noi fa quello che gli pare a livello privato, a livello personale. Però come associazione noi siamo assolutamente e chiaramente indipendenti anche e soprattutto economicamente. Ci teniamo a dirlo. Non facciamo parte di quel volontariato foraggiato fortemente dallo Stato o dagli enti locali. Cioè noi ci teniamo a frugarci nelle tasche e a usare del nostro per non dover dipendere anche psicologicamente dalla generosità diciamo istituzionale, che purtroppo è spesso controllata politicamente.

Detto questo, detto il fatto che a Firenze secondo noi appunto ci sono tutta una serie di situazioni incancrenite, ignorate, ammutolite ormai, che dovrebbero destare preoccupazione anche negli amministratori, soprattutto negli amministratori, detto che la sensazione generale a Firenze è quella che si naviga a vista ma si naviga a vista in maniera direi sistematica cioè c'è una cultura del navigare a vista ormai sembra sistematizzata. La cosa più preoccupante è l'effetto psicologico sulla persona, sul cittadino. Non parliamo dell'anziano che perde tutti i paletti di riferimento, ma anche l'adulto e figuriamoci il bambino cioè anche semplicemente il continuo dover cambiare strada. Il continuo non sapere da dove si passa. Cioè questa è una cosa che deprime identità e radicamento.

L'altra volta ve lo abbiamo letto, ve lo rileggiamo velocemente questo parere Arpat finale. L'ultimo parere Arpat perché ci sembra un parere quadro interessante su Firenze, quello su Castello, sullo scavalco di Castello perché dice: il sovrapporsi di tutte le interferenze dei vari cantieri che non vengono analizzate come un insieme in modo sistemico, ma ognuna per conto suo, può nel medio

periodo vanificare almeno in parte i condivisibili obiettivi di miglioramento della mobilità urbana. Cioè gli obiettivi ci sono come quelli che abbiamo sentito finora no. Però... o in taluni casi peggiorare anche sensibilmente le condizioni socio ambientali sanitarie. Ieri ci fu fatta un'obiezione, ecco una cosa che diceva... che volevo dire prima alla Consigliera Sgherri a proposito di ieri, quando noi facemmo notare che alcuni punti... che ne so... alcuni sottopassi si sapeva che dovevano seguito i servizi pubblici o anche alcuni sovrappassi. E poi invece adesso ci passa tutto. E ci fu risposto dal Consigliere Barbaro "eh ma a regime"... Ecco noi invitiamo a riflettere su questo regime, cioè ci sembra che il regime stia diventando l'intervallo dell'attesa. Cioè che l'eccezione sia diventata una regola. Cioè che ci sia una regola dell'eccezionalità a Firenze che è preoccupante per gli equilibri anche psichici delle persone. A Firenze tanta gente soffre la solitudine, non hanno nessuno sponsor politico. Ma di gente matta che sta male e che soffre ce n'è tanta a tutti gli angoli. E anche questo ovviamente ci preoccupa.

Un minimo di antefatti sulla questione TAV per quelli che magari sono arrivati adesso in Consiglio comunale e possono non averla seguita. Ma che per noi sono abbastanza sintomatici e preoccupanti anche perché le conseguenze di questi antefatti le dobbiamo gestire. Allora intanto è stato rotto a suo tempo l'unità nodo tratta fra la tratta del Mugello e il nodo di Firenze, che pure possiamo dirvi immodestamente noi abbiamo convinto il Sindaco allora candidato Primicerio a inserire nel suo programma elettorale. E' stato inserito ed è stato immediatamente sconfessato, abbandonato. Perché pochi mesi dopo essere diventato Sindaco Primicerio ha lasciato il Mugello e ha detto bene arriviamo fino a Vaglia. Poi si starà a vedere. Il famoso diciamo punto di invarianza al Carlone. E anziché passare naturalmente secondo quella strana naturalezza progettuale ma comunque che aveva un suo senso anche diciamo più linearmente a Campo di Marte, si è fatta questa gobba per cui si passa da Sesto, si fa una bella curva a novanta gradi. Per accontentare un'idea che poi anche quella sembra essere del tutto sfumata della centralità di Santa Maria Novella, perché è una centralità molto allungata. E comunque questa perdita di unità tra nodo e tratta effettivamente c'ha anche un... è anche un non senso da un punto di vista progettuale.

La mancanza di dati sufficienti a disposizione degli uffici tecnici del Comune. Cioè lo studio più avanzato che è stato fatto dagli uffici tecnici del Comune, dalla direzione urbanistica, fu istituita una Commissione, un gruppo di lavoro che si chiamava gruppo di lavoro ordinanza del Sindaco numero 8847... e tutti i documenti che chiaramente abbiamo del 18/12/98. Cioè mentre eravamo in conferenza dei servizi sul nodo Primicerio attrezzò un gruppo di lavoro che era diretto da Cocchi, Hoffman, ma c'erano anche alcuni botanici. Purtroppo mancavano ovviamente purtroppo i medici, gli epidemiologi, i biologi, cioè mancavano tutte le competenze... i geologi giustamente no! Ecco questo gruppo ha dovuto scrivere che non aveva le carte per poter lavorare. Per poter esprimere i

pareri. Ha dovuto scrivere che per esempio sull'aspetto diciamo botanico dell'impatto ambientale, sto pensando a Firenze nuova per esempio nuova, tutti quegli alberi... io l'ho ricercata una di quelle persone che ha scritto quel parere ora. Gli ho detto ma voi su Firenze nuova avevate scritto qualcosa? Perché non mi pare. Dice no perché non si sapeva neanche che succedeva. Cioè ci mancavano i termini. Non solo, ma quel gruppo addirittura scrisse a Primicerio su quella relazione nero su bianco che il manufatto del Mazzoni che doveva essere demolito lì all'angolo di Viale Redi per farci la stazione Squalo di Zebi era terribilmente vincolato e non si poteva toccare. E Primicerio ha portato in conferenza di servizi la stazione Zebi e non Idra, non i cittadini, non i comitati ma il Sindaco Mario Primicerio ha fatto perdere più di quattro anni e mezzo alla TAV per avere un nuovo progetto approvato. Perché Foster è stato approvato il 23 dicembre del 2003. quell'altro era stato disapprovato, respinto al mittente il 3 marzo del '99. Quindi voglio dire a volte si dice che i cittadini rompono le scatole, fanno perdere tempo. Ma vi rendete conto che veramente quale incongruenza amministrativa proprio... noi abbiamo fatto un ricorso alla Corte dei Conti su questo. Perché il Comune ha speso 199 milioni delle vecchie lire, senza contare la pubblicità, i depliant, le mostre, la mostra a Palazzo Vecchio. Tutte cose fatte immaginiamo con denaro pubblico. per dire questo è quell'antefatto che riguarda la stazione. La stazione poi è stata completamente cambiata. E' stato cambiato i parcheggi, la viabilità intorno, gli accessi. E' sparito il people mover, quella specie di nastro trasportatore che doveva... è stato sostituito dalla tranvia. Quindi diciamo c'è stato un effetto urbanistico sostanziosamente diverso, ci sembrava che si dovesse rifare una valutazione di fatto di questa nuova realtà. L'abbiamo chiesto, richiesto e strachiesto. E il Comune è riuscito a non farla fare. Per cui il 23 dicembre del 2003 è stato firmato l'accordo senza una nuova via.

Vi ricordo che in tempi ormai inutili l'Assessore Verde Franci in Regione ha ammesso che i guai della cantierizzazione del Mugello sono in parte dovuti alla mancanza di una nuova via che sarebbe stata necessarissima, perché quella di cui disponiamo era quella del Mugnone. Mentre poi ci siamo spostati sul Terzolle. Quindi su tutto un altro corridoio. Sarebbe stato necessario fare censimenti geognostici, fare tutto quello che era necessario per poter valutare cosa si andava a interferire passando dall'altro corridoio. Quindi insomma... però noi incassiamo il fatto che questa via... perché purtroppo ci sono altre cose che sono ancora peggiori.

Stazione Zebi. Ve l'ho detto ci sono tutti i documenti. Passano quattro anni e mezzo, viene proposta una nuova stazione. Chiudiamo la nuova via, niente. Non se ne parla. Dobbiamo ricordare anche... perché non crediamo che sia proprio una totale casualità, che forse conviene fare una riflessione anche su questo. Comunque diciamo l'amministratore a cui sono state affidate le sorti dell'alta velocità a Firenze è lo stesso dirigente dell'area infrastrutture della Regione Toscana che ha posto la sua firma materiale personale sotto la delibera di approvazione del progetto colabrodo, si

potrebbe ormai dire tranquillamente la quantità superindustriale di acqua che si è persa nel Mugello. Cioè l'attuale Assessore Biagi era dirigente dell'area infrastrutture ed è stato poi persino posto come osservatore dalla Regione Toscana nell'osservatorio che doveva controllare la buona esecuzione di quel cattivo progetto. E ha dovuto lui... sappiate che l'Osservatorio Ambientale funziona, anche quello di Firenze, all'unanimità. Quindi quando hanno dovuto chiudere i cantieri di Osteto, di Rifredi, perché perdevano acqua terribilmente e a un certo punto li hanno dovuti davvero chiudere, l'hanno fatto sulla base di un documento dell'osservatorio in cui anche l'osservatore architetto Gianni Biagi aveva dovuto ammettere che bisognava chiudere. Ma immaginatevi l'imbarazzo che deve avere una persona quando si trova a dover essere la persona che ha licenziato un progetto che poi deve chiudere. Bene? Questa persona è la persona che ha diciamo ricevuto poi il mandato urbanistico, ora in parte questa competenza è passata a Matulli, però è tuttora diciamo qui da noi. Ed è la stessa persona sulla quale noi vorremmo...

Noi dobbiamo dire delle cose molto gravi oggi. Cioè perché vi chiediamo di intervenire. Gravi. Ce ne assumiamo ogni responsabilità. Qualcuno qualche volta ci ha detto ma ditecene almeno due o tre. Ce ne sono molte più di due o tre. E gravissime secondo me. Quindi per chi soprattutto ha fatto come... diciamo della democrazia, della trasparenza, della partecipazione il proprio punto d'onore diciamo anche nella campagna elettorale c'è di che scrivere e intervenire un giorno sì e un giorno sì.

Andiamo avanti, vediamo i punti veramente quelli attuali. Succede poi che una cosa che converrebbe forse indagare, e questo lo diciamo in maniera non retorica, capire veramente meglio come mai TAV sparisce. TAV SpA. E sul nodo di Firenze entra in ballo RFI SpA. Forse il Comune di Firenze potrebbe chiedere qualche chiarimento a riguardo. Perché forse questo passaggio non è stato del tutto indolore all'interno di FS. Ricordiamo che TAV SpA è denaro totalmente pubblico. RFI SpA è ugualmente denaro totalmente pubblico. E TAV SpA è denaro totalmente pubblico da sempre ma formalmente dal '98. Quindi da prima che si chiudesse e si aprisse la conferenza dei servizi del '99 per il nodo di Firenze. Allora nasce poi probabilmente per questo ritardo di quattro anni e mezzo e passa la consapevolezza che forse in Mugello finiscono prima che si finisca il sottosuolo di Firenze. Quindi qualcuno pensa facciamo un qualcosa che permetta per gli anni in cui il sottoattraversamento non sarà pronto un sorpasso dell'alta velocità che ci arrivi a Santa Maria Novella e insomma non ci faccia fare la brutta figura che abbiamo fatto la galleria e non abbiamo fatto il sottopasso.

Fra l'altro vi vorrei ricordare a questo proposito un particolare utile e importante. E cioè nel gioco dei tempi che vorremmo che fosse più trasparente, e dopo vediamo anche perché, teniamo comunque presente che il Direttore... il Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ex

Presidente fino a poco fa, Aurelio Mesiti, personaggio politico di spicco, importante, ancora l'anno scorso quando a Roma noi siamo stati invitati dall'Assessore Franci a intervenire a un convegno con la Regione Piemonte sui problemi dell'alta velocità, dopo che io intervenni per Idra e ricordai quello che lui aveva detto un anno o due prima, siamo nel 2001, lui ha ribadito anche in quel contesto che come collaudatore della tratta Firenze Bologna lui mai collauderebbe e collauderà una tratta priva del tunnel di soccorso. Il tunnel di soccorso c'è soltanto nell'ultimo pezzetto fra Vaglia... anzi fra Paterno e Sesto Fiorentino, sono 11 chilometri di tunnel parallelo di soccorso. Perché noi abbiamo tanto esagerato nel ricordare che non erano stati interpellati nella conferenza che i servizi a suo tempo i vigili del fuoco, la protezione civile, che alla fine almeno per il pezzetto di Firenze che si... diciamo la coda finale di collegamento a Firenze che si chiama tecnicamente variante di Firenze – Castello, poi questi nomi bisogna impararseli perché sennò... cioè la tratta era una. Poi si è divisa in due. La tratta diciamo Firenze – Bologna perché in realtà Vaglia – Bologna è quella sospesa che è stata chiusa invece tre anni dopo, lo stesso giorno, lo stesso mese di tre anni dopo. Il 28 luglio del '98. Quell'altra era stata chiusa il 28 luglio del '95. Firenze arriva il 3 marzo del '99, salvo la stazione che è stata bocciata e rispedita al mittente e che si è chiusa adesso. Mentre rimane l'ultimo pezzo importante, lo scavalco di Castello.

Quindi se è vero che questa galleria di soccorso s'ha da fare non è affatto vero che l'opera finirà nel 2007. Doveva essere in esercizio nel 2003, ve lo dico perché al primo cantiere apertura al Carlone con tutti quanti, Necci, Burlando, Chiti e compagnia cantante, doveva essere in esercizio nel 2003. Siamo dove siamo e ora ci dicono il sito TAV 2007. Il sito Firenze dice 2010 per il Comune di Firenze. Allora il sito Firenze dice tra il 7 e il 10 che si fa? Facciamo in modo che a metà del lotto ci sia già pronto un passaggio sopra, scavalco ferroviario di Castello. Fra Castello e Rifredi. Quindi lo scavalco è un'opera che è stata inserita all'ultimo momento, non indolore e non da poco. Perché dura tre anni mezzo di lavori previsti. Muove, movimentata quantità industriali di roba in arrivo e di roba in uscita. Per permettere nel 2008, a metà del 2008 di intanto viaggiare, fare arrivare questi treni veloci dal Mugello. Però noi vi diciamo mentre vi diciamo questo diciamo state attenti perché nel 2008 probabilmente se è vero che dobbiamo avere il tunnel di soccorso altorché... no?

Noi chiediamo quando viene pubblicato questo... cioè quando si viene a sapere di questo scavalco chiediamo al Sindaco con una lettera il 13 aprile del 2004, dopo essere stati in via Andrea del Castagno da quegli architetti in gamba, carini, simpatici che via, via ci spiegano, hanno la pazienza di spiegarci tutto quello che gli chiediamo e gli chiediamo anche ma scusate ma a giugno del '98 i fiorentini furono messi in condizioni in un mese di doversi guardare scatoloni di roba in una stanza che è la metà di questa, su un tavolo che è due terzi di questo. E se due persone si

incrociavano per vedere le carte non potevano. Faldoni, scatoloni sul mega progetto di Firenze. Oggi che c'è lo scavalco di Castello gliela daresti una mano a spiegarli in diciamo in cittadino che cosa vogliono dire queste parole? Porca miseria! Volentieri. Scriviamo al Sindaco chiedendogli che diciamo... semplicemente permetta un'assistenza negli URP, a Urbanistica e dovunque ci fosse la fantasia di farlo per i cittadini di Castello e di Rifredi. Non ha mai risposto. Andiamo poi a vedere. Ora presto saranno pubblicate anche diciamo nella... quando la Regione avrà fatto, e non l'ha ancora fatto, il suo parere dovrà pubblicare anche diciamo come ha tenuto conto delle osservazioni che le sono pervenute, tra cui le nostre. Andiamo a vedere quante osservazioni ci saranno state e vedremo quanto i cittadini effettivamente hanno potuto conoscere questo progetto.

Ora un fatto veramente grave, un primo fatto veramente grave è quello che quando gli uffici tecnici del Comune di Firenze, la direzione urbanistica, va a guardare il progetto di scavalco presentato da Italferr fa una serie di osservazioni. Prendiamone una, quella più grossa secondo noi, cioè quella del trasporto degli inerti. Ricordo che, piccola parentesi, sul trasporto, sulla movimentazione dei materiali c'è una continua ambiguità e gioco di parole nei comunicati stampa di Palazzo Vecchio che noi vorremmo diciamo svelare. E su cui vorremmo che d'ora in poi ci fosse definitivamente chiarezza. Ci sono i materiali in ingresso e ci sono i materiali in uscita. Sono due cose ben diverse e sono più o meno equipollenti perché... equipesanti. I materiali in uscita si chiamano smarino, materiali di scavo, corrono il rischio di essere inquinati. C'è un processo sapete sui materiali sullo smarino per le procedure di scavo, per gli oli lubrificanti, gli oli distaccanti. E tutto quello che può succedere in galleria. E devono essere portati da qualche parte. E poi ci sono i materiali in ingresso che sono conci prefabbricati, cemento, acciaio, fuori misura... come si chiamano... quelli che devono viaggiare. Ecco su tutto questo campionario di materiali sia l'ingresso sia l'uscita un documento preliminare che non è mai stato sconfessato, che è stato firmato da tutti che si chiama protocollo d'intesa dell'aprile del '97, poi da qualche parte vi posso leggere... ora non lo trovo... il testo testuale diceva che tutti questi materiali andavano su ferro. Era il fiore all'occhiello di Firenze. Era ciò per cui Primicerio poté dire che lottizzazione di Firenze sarebbe stata meno dolorosa della puntura di zanzara, mi ricordo quest'espressione. Se non me la ricordo male ricordo una cosa del genere al TG3 quando fu firmato l'accordo.

Allora detto che c'è questo a Castello il Comune di Firenze, la direzione urbanistica scrive nel suo parere guardate noi leggiamo per voi: i materiali in uscita, si limita a quelli in uscita, li potete portare su gomma. Italferr propone di portarli su gomma. Noi diciamo no, almeno quelli su ferro. Anche perché scusate avete detto che per tutto il resto lo mandate su ferro, da Rifredi a Cavriglia, alla Miniera di Santa Barbara, perché mai non si dovrebbe mandare su ferro anche questi? Quindi noi prescriviamo su ferro. Il Consiglio comunale di Firenze adotta il 20 ottobre '03

una delibera, approva una delibera in cui fa proprie le osservazioni della direzione urbanistica. Quindi su ferro. E quindi dà mandato al Sindaco di andare a firmare una cosa che preveda il trasporto su ferro almeno dello smarino. E già stiamo perdendoci i materiali in ingresso. Che succede? Il 23 dicembre 2003 viene firmato a Roma alla conferenza dei servizi sullo scavalco e sulla stazione, da cui però viene estratto lo scavalco perché si dice sullo scavalco dobbiamo finalmente almeno su quello aprire una procedura di via, pubblicarlo perché questa è un'opera completamente nuova. Non si può dire che è una stazione diversa. Lo scavalco non c'era, no? Quindi la dobbiamo sottoporre almeno alla visione formale dei cittadini. Viene firmato un atto integrativo formale che annulla i contenuti dell'accordo procedimentale del '99, lo annulla formalmente. Lo può fare? Certo che lo può fare. Bisogna dire lo poteva fare il Comune di Firenze, giusto? Lo poteva fare però come minimo avrebbe dovuto secondo noi ricevere un passaggio dal Consiglio comunale.

La direzione urbanistica, i tecnici mi dicono questo. I politici mi approvano quest'altro. Io ne fo un altro ancora. E però prima fammelo rivedere in Consiglio comunale. Per lo meno informiamo. Andiamo avanti. Noi fra l'altro abbiamo chiesto all'Assessore alla Partecipazione Democratica Cristiana Bevilacqua il 26 luglio 2004 quando ci siamo accorti di questo, non è che ce ne siamo accorti perché siamo bravi, perché a volte leggendo i documenti uno scopre le magagne proprio nei documenti. Cioè noi si è letto il parere dell'Arpat. Siamo andati a riguardare e abbiamo visto... porca miseria, in effetti le cose stanno in quest'altro modo. Voi sapete l'Arpat fa un gran bel lavoro. Il problema è che non lo sa nessuno e rimane nei cassetti se non c'è qualcuno che li va a cercare questi documenti. A volte si imbizzarriscono anche se si pubblicano no. In passato è successo. Ora devo dire di no, mi pare che stiano lavorando molto egregiamente bene.

Abbiamo chiesto all'Assessore Bevilacqua di dare un primo immediato segnale di apertura nei confronti della società civile esprimendo una valutazione indipendente su tutto questo. Partecipazione democratica. I cittadini mi segnalano una cosa di questo genere e io tiro le orecchie se è vero. No? Nessuna risposta. Abbiamo soltanto delle telefonate dall'Assessore Bevilacqua che ci promette un incontro presto, ci chiede un incontro per poter discutere tutta questa materia compreso l'esposto al Sindaco a cui arriveremo poi dopo. Però ancora non l'abbiamo concretizzato.

C'è un altro passaggio che riguarda un altro ente locale, la Regione Toscana, sulla quale a questo proposito vi vorremmo richiamare l'attenzione. Cioè... e questo ieri ci siamo dimenticati di dirlo alla Commissione Urbanistica. Quindi magari se glielo rammentate voi. E c'abbiamo ovviamente il documento di questo. La Giunta regionale nella stessa data del Consiglio comunale di Firenze il 20 ottobre 2003, la Giunta regionale aveva fatto proprie le indicazioni della Direzione Urbanistica. Il Comune di Firenze le stesse in Consiglio comunale ha fatto proprie. Quindi aveva

detto questa roba deve andare sul ferro. Il 3 novembre 2003... quindi quello era il 20 ottobre, ora siamo al 3 novembre. L'atto integrativo che sconfessa tutto avverrà il 23 dicembre a Roma. Ma il 3 novembre la Giunta regionale approva una nuova deliberazione la 1136 nella quale rovescia il contenuto delle indicazioni fornite dalla direzione urbanistica, delibera di integrare, modificare la propria precedente deliberazione del 20 ottobre 2003, di dare atto che le specifiche prescrizioni sono da intendersi modificate e integrate con una bozza di atto integrativo che poi sarà quello che verrà firmato dall'Assessore Biagi per il Comune di Firenze e dagli altri soggetti in conferenza di servizi a Roma. Di tutto questo comunque sul nostro sito avete abbondante citazione. Nei comunicati stampa noi citiamo sempre queste fonti. Quindi se andate a guardare si trovano.

Quindi ci pare che sia stato scavalcato non soltanto Rifredi e Castello ma anche appunto il Consiglio comunale. E forse la Regione Toscana avrebbe dovuto informare la Giunta comunale di Firenze, ma la Giunta comunale di Firenze sarà stata informata. Ha firmato. Quindi forse è la Giunta comunale di Firenze che doveva informare il Consiglio. Comunque di sicuro il Consiglio non l'ha informato nessuno. Ma non solo non l'ha informato prima, noi parliamo di dubbio, di oscuramento attivo dell'informazione al Consiglio comunale. Dai dati che noi abbiamo... cioè parola chiave: sito del Comune di Firenze. Comunicati stampa. Parola chiave: scavalco, velocità, Castello, Rifredi. Noi troviamo due documenti in cui l'Assessore Biagi riferisce al Consiglio comunale. Il primo anzi forse non è neanche... è un comunicato e basta. Andatevelo a guardare. Il 2 gennaio 2004... ma credo che sia in Consiglio... l'Assessore Biagi dice: in occasione della conferenza dei servizi del 23 dicembre sono stati confermati i precedenti accordi... no scusate... questo è quello del 19. Quello del 2 precedente... 2 gennaio. Comunque ve lo ritrovate. Dice che per lo scavalco è stata individuata una forma di smaltimento ad hoc. Il 19 gennaio, quando fa invece la grande relazione su tutti gli effetti degli accordi del 23 dicembre non dice niente più di tutto ciò. E semmai dice che in occasione della conferenza dei servizi sono stati confermati i precedenti accordi. Quindi uno si aspetta partire... il più grande degli accordi è l'accordo procedimentale. Quello che ha fissato i paletti. Anzi è stato firmato un atto integrativo dell'accordo procedimentale che nel merito ha alcuni ulteriori vantaggi per la città. E ci dice i meriti. Il binario di qua, l'attivazione di là. Eccetera, eccetera. fra l'altro il binario di qua, l'attivazione di là rientra poi nel discorso metropolitano. Non bisognava aspettare la fine dell'alta velocità per attivare il servizio ferroviario metropolitano? La riprenderei un attimino dopo però pensiamoci no, perché si è sempre detto che bisogna liberare i binari in superficie col sottopasso.

Quindi se questo fosse vero il Consiglio è stato oscurato su questo, è stata oscurata l'informazione. E bisognerebbe dire che siamo stati noi a darla? Un'associazione cittadini informa il Consiglio comunale? Il Consiglio comunale non ne sa proprio niente. Noi non ci s'ha indizi per

sapere che ne sapesse niente. Gli abbiamo chiesto di intervenire. Voi siete nuovi quindi insomma la maggior parte di voi siete nuovi. E' ragionevole che vi dovette prima informare non al 100, al 150% che tutte queste cose siano vere. Però noi vi chiediamo che le accertate... di intervenire subito. Perché insomma è terribile, è terribile.

Poi c'è un'incongruenza anche progettuale banale. La diciamo e la neghiamo al tempo stesso, perché ovviamente a Rifredi sono già incasinati con tutto quello che gli deve arrivare da ovest, cioè tutto il materiale di scavo che deve arrivare dai macelli si diceva su treno. Si scopre anche su camion fino alla stazione Rifredi. Montare su un autotreno e ripartire per Cavriglia. Tutto questo già li condanna a una vita impossibile per diversi annetti. Ma nell'ottica di un portar via la roba su ferro se è vero che Italferr dice ragazzi io non è che non voglio portarvela via su ferro da Castello, è che non posso fare un servizio da lì. Non posso fare un corridoio attrezzato. Non ci posso mettere... questa ci risulta a noi essere la motivazione. Non ce la facciamo a fare un binario aggiuntivo. E vanno portati su camion. Allora voglio dire un bambino dice Castello è più vicino a Rifredi o a Cavriglia. Mi pare che Castello sia più vicino a Rifredi. Se anche devo portarli su camion e li porterò alla stazione di Rifredi. O gli faccio fare tutto il giro pesca per arrivare a Cavriglia sull'autostrada a San Giovanni e poi a Cavriglia? Ma che c'è una lobby dei camionisti? Cioè non si capisce. Non si capisce la logica. O forse, forse si pensa invece che abbiamo già tirato troppo la corda sui poveri rifredini che si affacciano su quella stazione che sarà dannata. E diluiamo il problema sul territorio Solo coi Sindaci del Valdarno. Anche questa è una cosa che grida vendetta. Cioè voi non potete secondo noi non attaccarvi alle porte del Sindaco e dire: ma come si fa a fare una conferenza di servizi che riguarda anni di vita dei valdarnesi per i treni che gli passeranno di notte, per quanto si sa, e per quelli che gli viaggeranno... che dovranno arrivare a Cavriglia, dovranno fare tutta una serie di sistemazioni anche lì non da poco. E non invitare i Sindaci alla conferenza dei servizi? Questi Sindaci non sono mai stati chiamati né alla vecchia conferenza dei servizi né a quella nuova. Ma noi a quella vecchia non si sapeva o non ci si pensò. Ora glielo abbiamo scritto al Sindaco, a Matulli. L'abbiamo scritto anche a voi Consiglieri guardate che questi Sindaci devono essere invitati, perché per quanto si sono già espressi si sono imbufaliti. Hanno fatto delle dichiarazioni pubbliche. L'ultima è quella del Sindaco di San Giovanni Valdarno che su un articolo firmato anche per conto degli altri due Sindaci di Figline e di Cavriglia, e ricordiamoci che uno di questi due... o due di questi due sono al Comune di Arezzo, addirittura siamo anche fuori Provincia, hanno detto noi non si vogliono su treno tutti questi materiali. Figuriamoci su camion. Quindi ecco... ma oltretutto ci sembra veramente un dispetto interistituzionale quello di non invitarli insomma. E' pauroso.

Il 30 settembre c'è stata la conferenza dei servizi. Voi sapete che noi vi abbiamo chiesto anche a voi di farvi parti attive e se era possibile chiedere che noi potessimo portare un contributo formale, che fosse considerabile a questa conferenza dei servizi. Un Consigliere, Gianni Varrasi, ci ha mandato una lettera per conoscenza in cui scrive al voce Sindaco Matulli chiedendo che noi si possa diciamo fruire di questa possibilità. Abbiamo scoperto appunto che Italia Nostra è stata ammessa alla conferenza dei servizi per Cascine di Tavola per un'urbanizzazione che rischiava di essere una lottizzazione piuttosto devastante. E sono riusciti in questo modo anche a riparare a quasi tutto. Quindi ammessi in conferenza dei servizi. C'è l'articolo 9 della legge 241 che noi invochiamo oltre a questo, cioè quello per cui i portatori di interessi noi siamo registrati all'ufficio regionale di volontariato. Siamo ormai insomma ampiamente conosciuti per le nostre attività. E si chiede di partecipare.

Matulli non ha risposto. Mi diceva ieri il Consigliere Varrasi che ha risposto verbalmente sì, sì. E noi chiediamo anche a voi che quantunque le risposte debbono essere ovviamente scritte, come lo sono le domande. Noi non si è avuto nessun invito. Invece leggiamo il 30 settembre un comunicato stampa piuttosto secco, breve dell'ufficio stampa del Comune di Firenze che dice due cose che ci turbano. Una è che si sono visti a questa conferenza dei servizi e l'hanno subito rinviata perché non erano state prodotte le integrazioni richieste. Noi sappiamo che cosa vuol dire perché gli siamo stati col fiato sul collo. Sappiamo che l'Arpat ha fatto appunto... vi ho letto solo un pezzetto delle osservazioni che hanno fatto. Che la Regione Toscana quindi non ha fatto neanche la propria delibera. In genere in questi casi ci se la cava con una delibera in cui si dice il progetto fa un po' pena ma se ci fate questo, questo, questo, questo e quest'altro ve lo approviamo. Viene approvato con tutta una serie di prescrizioni. La Regione Toscana non ha fatto neanche questo, il che è segno e le quantità industriali in gioco sono tali, lo vedete anche dalle cifre insomma, che evidentemente ci sono dei problemi. Ecco si va a Roma sapendo... ora qui non è colpa del Comune, per carità. Chi è che convoca la conferenza dei servizi? Il Ministero dei Trasporti. Però voglio dire un Comune risparmiato forse farebbe bene a scrivere al... abbiamo tutti gli elementi per effettivamente fare questo viaggio a Roma e spendere soldi pubblici, treno, pasti e albergo? Perché altrimenti è inutile vedersi.

La seconda cosa che scrive è che il 10 novembre ci sarà la seconda seduta e in quella molto probabilmente si chiuderà la partita. Su che base l'ufficio stampa del Comune di Firenze con una cosa così drammaticamente aperta...>>

Presidente della Commissione - <<Il 10...?>>

Portavoce Associazione Idra - <<Il 10 novembre c'è la seconda seduta e noi abbiamo risposto chiedendo ma scusate voi le conoscete già queste integrazioni allora? Cioè le avete già in via informale e sapete già che sono soddisfacenti? Oppure è l'ennesimo atto, scusate, questo ve lo proponiamo come dubbio nostro, è l'ennesimo atto di come dire fra virgolette prepotenza informativa che ha l'effetto di deprimere le popolazioni, di frustrarle, di dargli la sensazione che tanto è inutile, tanto la fanno. Che è quello che si sente sempre dire. No? Ecco, noi vorremmo che l'ufficio stampa del Comune di Firenze fosse un pochino più corretto. Un pochino più indipendente. E non si permettesse di allargarsi... oppure firmarle queste dichiarazioni. Queste dichiarazioni voglio dire che il 10 novembre si chiude, ci sembra strano. Non è firmato. E' del 30 settembre.

Vorremmo ricordare a proposito dell'Assessore Biagi che lui ha dichiarato indispettito, vi leggo la citazione, in Consiglio comunale, nello stesso Consiglio comunale in cui ha annunciato le magnifiche sorti progressive derivanti dalla Stazione Foster approvata il 23, lui ha avuto il coraggio tecnico perché è anche un architetto, ci risulta, e forse politico di dire le seguenti parole: passando alle considerazioni lievemente polemiche, quindi anticipando quello che dice indispettito, non credo che le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera di scavalco siano tali da necessitare una valutazione di impatto ambientale. Cioè 307.000 metri cubi di roba da smarinare e tutte le altre cifre che vedrete non necessiterebbe un'opera... Se quest'opera fosse stata presentata autonomamente o in un'altra parte del territorio regionale o nazionale difficilmente il Ministero dell'Ambiente avrebbe chiesto la valutazione di impatto ambientale. Quasi che quello del Ministero dell'Ambiente sia un dispetto politico. Le norme attuali non prevedono infatti la valutazione di impatto ambientale per opere che migliorano o riorganizzano funzionalmente tratti delle linee ferroviarie nazionali o regionali. Cioè quello è un semplice miglioramento funzionale. Anziché in piano si va su tre piani. Si sposta un altro binario un po' più in là. E tutto questo ha l'effetto solo di migliorare... quindi mi fa pensare a quando le Ferrovie dicono che il rumore è friendly, il rumore ferroviario. No? Il Friendly noise. Perché l'è ferroviario quindi bisogna difendere... cioè voglio dire come si fa a sostenere queste cose? Come fa soprattutto un Assessore all'Urbanistica?

Ancora più grave è un'altra cosa, quella successiva. E cioè che non ci si sia neanche preoccupati da quello che ci risulta di firmare un atto che sconfessi un atto precedente. Perché l'atto integrativo ha sconfessato quello precedente, non è stato firmato. Ci si è assunti la responsabilità. Stiamo parlando di quell'altro pezzo che è in cantiere adesso ed è il corridoio attrezzato fra Macelli e Rifredi. Quello che deve portare secondo quello che s'era capito noi tutti i materiali in ingresso e tutti quelli in uscita della stazione. E lo scavo della stazione sotto il Mugnone ai Macelli. Secondo quello che si legge, a volte si legge un po' questo e un po' quello, solo quelli in uscita. Il materiale di scavo. E su questo vi chiediamo anche di verificare puntualmente con l'Assessore. Cioè ciò che a

Rifredi deve essere convogliato rispetto alla stazione alta velocità è solo la roba che esce dalla buca o anche quella che va nella buca? E che poi servirà a costruire anche... perché voi sapete che, a quanto per lo meno noi si è capito, le due tappe Campo di Marte viene in qua, viene da est verso ovest e butta indietro in area ferroviaria, Campo di Marte. E dalla stazione si va verso Castello. Si scava la stazione e poi si va verso Castello. Ecco quindi anche tutto il materiale da costruzione del resto del sottopasso come arriverà poi effettivamente? Arriverà su treno a Rifredi e poi da Rifredi nel corridoio attrezzato? Oppure arriverà in altro modo? Perché invece la relazione Arpat della stazione di alta velocità, quella relativa al 23 dicembre, ci dice che un sacco di roba arriva su camion. E anzi l'Arpat dice preoccupata che più si va avanti in quest'opera e più si scopre che ci sono eccezioni alla regola aurea del portare tutto su treno.

Allora questo qui doveva essere... dunque il progetto originale di Italfer prevedeva una camionale, stiamo parlando del progetto del '98, una camionale fra i Macelli e Rifredi. Me ne sono occupato perché anche io lavoro in una scuola che sta lì di fronte e che c'ha duemila testoline che ci imparano le cose, l'ITI Leonardo da Vinci. E lì di fronte era una di queste enclave di Firenze abbastanza tranquille, perché la ferrovia bene o male impediva diciamo un'osmosi del traffico in quella zona. E invece adesso hanno buttato giù le case per il corridoio attrezzato. E poi alla fine il corridoio attrezzato a regime ci dovranno fare una strada che prima doveva essere a quattro corsie, poi insomma noi abbiamo fatto un po' di bagare, un po' di petizioni, firme a scuola, le abbiamo fatte arrivare a Primicerio. I due risultati utili che abbiamo sortito non erano quelli che noi si sperava ma insomma già meglio che nulla era che, bene, ce ne ha dato atto pubblicamente in un'assemblea Primicerio nel '98, a fine '98, c'ho la registrazione di questo. Diamo atto che gli studenti dell'ITI di averci fatto capire che si poteva fare un binario per portar via la roba. E quindi aggiungiamo un binario. E nell'accordo procedimentale si parla di binario e solo di binario. Anzi si danno anche i dettagli dei pezzettini del binario, dei tronchi di binario da arrivare da circondario Macelli fino a Rifredi. Ecco ora scopriamo invece nel progetto che è in cantiere nei documenti di Italfer che c'è anche una camionale. O meglio... ieri ho appreso che sarebbe stato detto nella Commissione Urbanistica che è un tracciato un po' come quello dei binari del Pignone, dove i binari stanno dentro l'asfalto. Ci passa il treno o ci passa il camion. Però ci passano camion da 3.5 tonnellate, cioè c'è tutto il preannuncio nei documenti dell'Italfer di che roba ci passerà. Allora qui se le cose stanno effettivamente così abbiamo fatto un progetto, lo abbiamo approvato in certi termini. Poi ci siamo disinteressati di modificare persino l'approvazione. E stiamo facendo un'altra cosa che avrà un impatto ovviamente terribile. Perché già i cittadini di Firenze nuova si ribellano all'idea che questo binario debba essere diesel. Perché poi sto binario deve rimanere in forza alle Ferrovie. Deve diventare un pezzo del regime alla fine dell'opera un pezzo della mobilità

metropolitana. Un innesto in più fra Rifredi e Castello. Allora fammelo su quello elettrificabile. Diesel mi inquina di più ovviamente. Non solo non è elettrificato ma anche con la pista di cantiere. Quindi ritorna questa pista di cantiere. E allora questa sarebbe una illegittimità mi sembra piuttosto grave. L'abbiamo descritta per filo e per segno nell'esposto al Sindaco del 3 settembre che tutti voi avete nella parte diciamo descrittiva. La parte degli allegati, ben oltre 200 pagine di allegati cartacei sono depositati in archivio perché li abbiamo ovviamente depositati quindi li potete richiedere. Vi si danno noi se ce n'è bisogno ma insomma fanno parte delle cose che possiamo anche fotocopiare dopo.

Questi cittadini di Rifredi si sentono poi ingannati. Da una parte ingannati per questo aspetto qui improvviso, che scoprono all'improvviso. E quando il vice Sindaco e Assessore Matulli li ha ricevuti gli ha dato addirittura un foglio con un disegno diciamo di quello che avverrà nella stazione di Rifredi, in cui si vede un carro ponte. Nel mezzo c'è un camion. Poi ci sono due binari su cui ci sarà il treno vuoto e il treno pieno. Questo per quello che ci risulta è addirittura un disegno del '98, quindi precedente alla conferenza dei servizi perfino probabilmente vecchio. Per questo diciamo noi siamo molto preoccupati del fatto che gli amministratori non sanno. Cioè noi non crediamo veramente a volte... a volte abbiamo il dubbio della malafede ma a volte c'abbiamo il dubbio della ottima fede. E del fatto insomma che ci sono altri che lavorano meglio ovviamente. E che sanno che cosa devono far vedere e che cosa no. No?

Gli altri due aspetti gravi di questo corridoio ancora una volta anche sul piano formale sono che si sta costruendo un corridoio per portare via milioni di metri cubi di smarino in un sito che si chiamano San Giovanni Valdarno, Cavriglia, Figline, in cui abbiamo i Sindaci già contro. Comunque formalmente loro potranno sempre dire ragazzi si ricomincia daccapo. Noi non siamo stati avvertiti di nulla, no? Quindi sto parlando di ritardi ma perché a noi ci preoccupa veramente. I ritardi... siamo noi i velocisti. Sono quegli altri le tartarughe. Noi siamo velocisti nel senso tutto questo denaro pubblico viene immobilizzato e destinato. E quando si dice che l'ATAF non funziona, che il servizio metropolitano non funziona su ferro, quello che si potrebbe fare... è perché non ci sono i soldi. Se non ci sono i minuetti o ne arriva uno ogni tanto tra un valzer e l'altro e tutto il materiale rotabile è scalcagnato è perché non ci sono i soldi, perché vanno da altre parti. Quindi questi sono soldi preziosi. Noi abbiamo bisogno di spenderli subito nelle direzioni giuste. Servono a tutti. (*interruzione per cambio lato cassetta*). Non esistono stazioni al mondo che c'hanno un treno che arriva e un altro... uno da una parte e uno dall'altra. Perché la stazione dell'alta velocità è questo. E' una stazione che c'ha quattro binari nella stazione, ma appena tu esci dalla stazione ce n'è due. Uno che va e uno che viene. Che costa 400 – 450 miliardi di vecchie lire. Cioè cose...

piramidi. Cioè abbiamo dei Cheopi che vogliono lasciare al futuro l'immagine della loro prepotenza, con i soldi pubblici.

Vorremmo ricordare che questi benedetti soldi pubblici hanno permesso di non fare la valutazione comparata costi benefici. Cioè quando il progetto alta velocità nel '95 fu approvato si disse paga il privato, 60% privato. Esattamente le stesse cose che l'allora vice Sindaco Cioni ebbe il coraggio di dire nel 2001, tre anni dopo che la TAV era totalmente pubblica, due anni dopo che si era chiusa la conferenza dei servizi a Porta Romana, una conferenza pubblica, dice i soldi ragazzi ci sono finalmente. Li mettono i privati. Noi lo smentimmo lì sul fatto, dicemmo guarda forse lei non è informato. Domattina ci s'ha vedere e spieghiamo per benino tutta l'architettura finanziaria della TAV, che è perversa. Sono stati scritti dei libri su questa architettura, sul fatto che noi sconteremo i costi di quest'opera, i nostri figli li pagheranno. Perché è disegnata in modo tale che tutta una serie di spese compariranno soltanto allora. Quindi che sono rimandate nel tempo. un po' come... sta diventando una moda no. Una moda un po' dappertutto ci pare. Una moda bipartisan rimandare nel futuro le spese che non possiamo affrontare adesso. Quale era?>>

Intervento - <<Publiacque non ci convinceva tanto dell'operazione che è stata tanto magnificata in sede...>>

Portavoce Associazione Idra - <<Dal caso delle banche, di Publiacque, eccetera.>>

Intervento - <<Iniziativa innovativa però alla fine si sposta solo il debito nel futuro. Allora mica nessuno te l'ha condonato.>>

Portavoce Associazione Idra - <<A prescindere dalle banche armate. Oppure mi vendo le Autostrade e... no? Oppure detassiamo gli italiani e svendiamo le spiagge. Avremo anche detassato gli italiani, intanto li abbiamo resi più poveri. Però è una logica che purtroppo ci pare terribilmente bipartisan che insomma si trova sotto diverse cupole.>>

Intervento - <<Sì, anche sul ponte sullo Stretto.>>

Portavoce Associazione Idra - <<Poi c'è il ponte sullo Stretto.>>

Intervento - <<Il Project Financing, ma fosse bastato questo fantasma, ugualmente viene proposto e anche a livello nazionale non c'è opposizione che vada a dire ma l'altra volta non è andata. Come si fa a dire che verrà fatto anche stavolta il Project Financing?>>

Portavoce Associazione Idra - <<E comunque diciamo quindi allora si fa questo corridoio attrezzato per portare in futuro della roba che i Sindaci non sono stati consultati... poi c'è un altro macigno. Il piano, il progetto dell'Enel secondo il quale, in virtù del quale questa roba potrà essere allocata a Cavriglia è un progetto di ripristino ambientale di tutta la miniera di Cavriglia, di cui benché sia ciclopica questa quantità costituisce solo un tassello. Tutto questo progetto è stato bocciato, bocciato dalla Regione. E' stato ripresentato adesso insieme allo scavalco. Proprio lo stesso giorno dello scavalco fu pubblicato anche questo progetto. Noi non si è fatto a tempo a fare le osservazioni perché non ci si fa ovviamente a fare tutto. E si è chiesto un pochino in giro, ci dicono che probabilmente potrebbe essere facilmente ribocciato. Comunque che sia ribocciato o no è ancora in fase istruttoria. Quindi noi non sappiamo neanche dove andrà. Qualcuno parla in ambiente ferroviario già di... come si chiama l'interporto che devono fare vicino Livorno? Guasticce. Cioè ma si gioca così. Va beh si manda a Guasticce. Cioè sono cose serie queste, no?

Allora manca quindi la destinazione, manca il destinatario politico di questa cosa, amministrativo. Il destinatario amministrativo non è stato consultato. E' stato bypassato. Il destinatario progettuale non è ancora approvato. Ma persino il pacchetto dell'alta velocità a Firenze non è approvato. Perché fino a che non è approvato lo scavalco, l'hanno firmato loro a Roma il 23 dicembre del 2003, è tutto un unico appalto. Quindi non parte niente se non si approva lo scavalco. Per questo lo scavalco è anche diciamo per chi è fautore di quest'opera che si dia da fare veramente per farlo approvare questo scavalco. Chi spera invece che quest'opera con questo sottoattraversamento possa essere effettivamente legalmente fermata è un tassello decisivo. Per questo noi vi suggeriamo di studiare bene questa materia. Perché se l'aggiunta di sofferenza ambientale e sanitaria che deriverà da questa cattiveria progettuale aggiuntiva, cattiveria per tutti questi elementi che abbiamo descritto, riusciamo a fermarla, riusciamo forse a fermare il tutto e a riaprire il discorso su come spendere non 2.400 miliardi, 1.600 – 1.500 per l'alta velocità. Il resto sono tranvia e altre cose, no? Collegati. Ma anche 1.500 non sono mica roba da buttare via. Ma noi con molto meno di 1.500...

Allora mi riallaccio subito alla fine a questo discorso della metropolitana. Cioè se è vero che... Pitti non ha voluto usare l'anno scorso i treni a Castello perché costavano troppo. Vi ricordate? Costava troppo quindi hanno fatto il bel parcheggio, glielo hanno fatto fare nella piazza che doveva diventare anche quella tutta pedonale lì a Ponte alla Vittoria, Piazza Vittorio Veneto.

Ma allora dei tratti c'erano, sono solo costosi. La Leopolda è una stazione, la seconda, la prima, insomma erano proprio... la Maria Antonia, la Leopolda furono inaugurate quasi insieme. E' una delle primissime stazioni di Firenze. Permetterebbe a tutto il traffico ferroviario che viene da Pisa e da Siena, città evidentemente turistiche, quindi potrebbe essere come dire il terminal turistico centrale di Firenze, di avere un approdo in città. Ma ci dicono anche i ferrovieri, noi non siamo ferrovieri, non ci si può improvvisare, per questo vi si dice aiutateci se possibile a fare un bel confronto di idee che non deve essere IDRA, deve essere Firenze a proporlo. Perché al Convegno di IDRA non ci vengono giustamente perché si sentono sbilanciati. Ma se voi scrivete agli Ordini, gli Ordini professionali, se scrivete ai sindacati dei ferrovieri, se scrivete all'Università forse potrete sapere quello che per esempio ci dicono di nascosto fra virgolette a noi. E cioè che se Firenze è il centro di un'area metropolitana io non devo intasare Santa Maria Novella con la formazione dei treni. Io i treni li formo a Montevarchi e a Pistoia. Li formo alle estremità. Firenze sta in rete con tutto il resto. Sta in rete con la Leopolda, con Statuto, con tutto il resto. Quindi io diciamo disimpegno una parte di traffico che mi ingombra tempo. Si dice Santa Maria Novella è intasata. Si può stasare già con questo. Si può stasare mettendo una parte su Leopolda. Ma si può soprattutto disintasare se io la faccio diventare un nodo di una rete e non l'epicentro. No? Voglio dire questo è un fatto... cioè chi ce lo ha spiegato ce l'ha spiegato come una fesseria dal punto di vista organizzativo. Cioè è semplicemente un vedere la cosa da un altro punto di vista.>>

Intervento - <<Poi sarebbe anche interessante vedere cioè come con i mezzi di oggi e con l'elettronica si potrebbe adeguare a Santa Maria Novella. Perché se c'è il progetto la si fa... se c'era il progetto di quest'ingegnere di Bologna per raddoppiare la capacità della direttissima attuale, raddoppiare...>>

(voci sovrapposte)

Intervento - <<...con 200 miliardi soltanto intervenendo sulle stazioni San Benedetto Val di Sambro e con adeguamenti elettronici, impianti così si poteva fino a...>>

(voci sovrapposte)

Intervento - <<...quindi perché non si potrebbe fare a Santa Maria Novella una cosa del genere. Però ci vogliono i cervelli che...>>

Portavoce Associazione Idra - <<Soprattutto sarebbe una risposta in tempi rapidi. Cioè qui... ieri io sono stato a un convegno sulla mobilità Dire e Fare Fortezza da Basso. E c'era un Convegno Marco Polo progetto per le scuole. Io lavoro nella scuola, sono andato a questo convegno. E c'è uno mi sembra dell'ACI di Prato che ha detto prima di tutto che appunto oggi uscire per strada è andare in guerra, 8.600 morti.>>

Portavoce Associazione Idra - <<Alla Fortezza poi c'è quest'incrocio ogni volta bisogna... che c'è i vigili...>>

(voci sovrapposte)

Portavoce Associazione Idra - <<Tra qualche anno si esce di casa, si monta in macchina e si sta fermi. Cioè qui fu detto ieri in maniera veramente brutale, o si cambia completamente... qualcuno disse ma c'abbiamo una rete ferroviaria. Meno male qualcuno se n'è accorto. Voglio dire gli scenari sono tali che o si cambia radicalmente ma veramente radicalmente... cioè mi fanno un pochino sorridere anche questo discorso dei blocchi, delle misure, delle emissioni, eccetera. Si può fare altro. Cioè un cambio proprio di qualità. Un cambio di marcia. E non va neanche bene, e lo abbiamo detto e scritto, che le associazioni ambientaliste blasonate si permettano di dire in questo contesto in cui c'è un servizio pubblico del tutto inefficiente e quello ferroviario peggio che mai si fa pagare l'ingresso a Firenze! E no, io l'ingresso lo posso far pagare nel momento in cui c'ho un'alternativa. Allora te tu vuoi venire in macchina a Firenze quando tu c'hai il treno e tutto il resto allora sì che ti legno. E ti legno bene con soddisfazione. Ma se non hai alternative io faccio pagare il povero e il ricco allo stesso modo. E creo una barriera proprio diciamo simbolica inutile.

Finisco per dire che abbiamo chiesto anche alcune altre cosette importanti su cui non ci sono state date delle risposte o sono state date delle risposte del tutto insoddisfacenti. Domande strategiche. Nel '98 viene presentato il progetto dell'alta velocità di Firenze. I cittadini fanno le osservazioni. Nei materiali nella sintesi non tecnica, quindi è quella in cui sono scritte le cose essenziali per i bambini piccini, per quelli che non capiscono nulla. Noi troviamo scritto che il comune di Firenze dovrà pagare per il pacchetto Alta Velocità, che consta di 2.423 miliardi complessivi tranvie comprese, quel dato che avevo detto prima, dovrà pagare di quelli 458,73 miliardi di vecchie lire.

Noi da sempre chiediamo dove, come, in quali bilanci andranno. Da sempre non ci viene risposto. Ultimamente ci ha risposto il vice Sindaco Matulli, quando si parlava di banchi appunto e

di cose... Pubblicque... e ci ha detto testuale: non mi risulta confermata la previsione di spesa che mi dicono essere stata presente in una prima ipotesi.>>

Presidente della Commissione - <<Quale prima ipotesi?>>

Portavoce Associazione Idra - <<Appunto. Noi la prima ipotesi che abbiamo è il progetto che è stato approvato. Non abbiamo mai avuto notizie di cambiamenti. Che dunque non ha il problema di reperire il Comune di Firenze i 458 miliardi di vecchie lire citate nella sua lettera. E altri oneri finanziari di sorta. Noi vi chiediamo di indagare meglio. Perché il vice Sindaco Matulli ci è simpaticissimo, devo dire veramente ci piace come persona, ci piace come stile. Però forse come amministratore, l'abbiamo visto l'ultima volta qui in questa sala parlare di cose in maniera ci è parso un po' pressapochistica. L'ha detto lui stesso non si ricordava bene il dato. E' venuto senza dati, è venuto senza carte. Non vorremmo che lui dice "mi dicono"... mi dicono chi? Non puoi rispondere mi dicono, mi devi dire chi lo dice, dove lo dice e quando lo dice. Quindi noi vorremmo essere certi che questi soldi il Comune di Firenze non ce li abbia per ora da spendere.

Ma la cosa più grave è la reticenza sul cronogramma dei lavori. E cioè qui siamo non nel progetto di massima come prima da approvare, per cui volendo ci potrebbe essere stato un passaggio che non è noto. Per cui hanno detto va beh questi 458 miliardi li mette il Ministero dei Trasporti. No? Qui siamo negli atti approvati nella conferenza di servizi del 3 marzo del '99, quella per il nodo. Quella dove la stazione fu respinta al mittente. Ma quella dove fu approvato tutto il resto tranne lo scavalco che l'hanno messo all'ultimo. In questa conferenza di servizi c'è l'accordo procedimentale, allegato all'accordo procedimentale, ce l'ho qui da qualche parte, ci sono le colonnine che fanno vedere i tempi di lavoro. Noi gliel'abbiamo mandato una quantità incredibile di volte al Sindaco, ora ve lo faccio vedere quando lo trovo, in cui c'è scritto quanto durano i lavori. Ora uno potrebbe dire va beh ma il corridoio attrezzato abbiamo bello e cominciato, si è fatto il sottopasso di là. Noi siamo stati a guardare i punti in cui si parte con gli scavi e... questa è la sintesi non tecnica, questa è quella che dicevo prima dei 458 a carico del Comune di Firenze. Eccolo qua, dovrebbe essere per qui... non lo trovo... va beh si troverà. Dopo ve lo faccio vedere. Colonnine che fanno vedere tutti i vari pezzi di intervento. O in questo o in questo. Tutti i vari pezzi di intervento. Dall'inizio alla fine sono 9 anni interi. E l'inizio delle colonnine è lo scavo... in uno di questi inizi dall'anno zero c'è anche lo scavo di camerone Corsica che mi pare non sia cominciato.

Noi scopriamo che dopo la conferenza di servizi del 23 dicembre 2003 Palazzo Vecchio il Sindaco fa un comunicato in cui dice che i lavori cominceranno più o meno nel 2005 e finiranno nel 2010. E' ciò che si dice a Firenze che tutto finirà nel 2010. Infatti tutti dicono beh ma poi dopo si

starà meglio, no? Si tratta di vedere di non soffrire troppo fino ad allora. Per quanto riguarda l'Alta Velocità. 2005 – 2010 vuol dire che quanto durano? 6 anni. A noi ci risulta 9 anni. Abbiamo chiesto al Sindaco scusi lei ha fatto questa dichiarazione, quali sono i documenti da cui si ricava? Esiste un cronogramma relativo? Oppure magari lei ci spiega le avranno detto che ci sono delle tecnologie di scavo molto più veloci, potrebbe tutto essere. Non ci ha mai risposto. Abbiamo scritto al Difensore Civico. Il Difensore Civico gli ha rimpallato questa domanda. Lo Coccio, non molto gradito all'amministrazione, sapete ci sono state polemiche alla fine dell'anno scorso per i rapporti appunto di informazione con i cittadini perché Lo Coccio lo difendeva. Non è stato risposto fino a luglio, da qualche parte c'ho gli atti. Ad agosto risponde Claudio Martini, non della Regione, del Comune. E dice ma IDRA ha avuto questi atti in realtà a luglio. Andiamo a vedere, non ci eravamo accorti. Andiamo a guardare, noi a luglio eravamo a chiedere materiali sullo scavalco di Castello, su altre cose. C'abbiamo la richiesta bollata, c'abbiamo gli oggetti. Ho ritelefonato per cautela anche a chi ce li ha dati. Ha detto no, no, se ci s'avessero ci garbrebbe saperlo anche a noi. Non ce li hanno né in via Giotto né in via Del Castagno per intendersi.>>

Presidente della Commissione - <<Quindi non c'è un cronogramma dei lavori.>>

Portavoce Associazione Idra - <<Non esiste un cronogramma. E allora noi ora abbiamo riscritto al Difensore Civico dicendogli guarda per cortesia riapra quella pratica, le alleghiamo questo e quest'altro. E gli chieda se ci fa sapere se per caso non ci sono non c'è problema. Ma ce lo dica non c'è un cronogramma. Voglio dire la città deve poter sapere. Ma anche perché questo tra l'altro non è un intervento uno, si incrocia e si incastra con tutti quegli altri. E quindi anche qui forse Claudio Martini stesso non sa. Ma non sa neanche riconoscere un atto da un altro? Cioè ci domandiamo è possibile avere questo...? Perché voglio dire poi se lui ce lo dimostrerà saremo contenti di ricrederci. Ma noi questi materiali non li abbiamo ricevuti. E i referenti Grandi Infrastrutture... Nuove Infrastrutture via Giotto, Urbanistica in via Del Castagno ci dicono anche loro che non ce li hanno mai dati e né si ricordano mai di averli visti.

C'è un unico dato temporale interessante, ma direi negativamente per il Comune, nell'integrazione all'accordo procedimentale firmata il 23 dicembre mi sembra uno degli ultimi articoli dice, me l'hanno fatto notare loro, dice no l'unica cosa è questa dice che è tutto un pacchetto, che è tutto un appalto. E che quindi insomma l'anno zero sarà da quando si libera tutto l'appalto e quindi tra l'altro siamo già in ritardo.

Concludo. Ricordo a livello di partecipazione che l'organismo... il Consiglio comunale il 20/10/03 ha approvato all'unanimità un ordine del giorno, è lo stesso giorno in cui fu approvata la

delibera sull'Alta Velocità cioè l'incarico al Sindaco di andare a quelle condizioni, istituire un organismo consultivo di partecipazione e confronto tra portatori degli interessi diffusi e Comune di Firenze che dovrà essere rappresentato sia dalla Giunta che dai Consiglieri di maggioranza e opposizione e relativamente alle questioni sul nodo fiorentino Alta Velocità. Approvato da tutti, a furor di popolo. Motivato, argomentato, dice l'Osservatorio Ambientale si configura come organo tecnico e non come organo terzo di confronto con la cittadinanza. Questa proposta invece cerca di colmare un vuoto individuando un organismo di partecipazione e confronto fra portatori di interessi diffusi e Comune di Firenze. Non è stato fatto nulla. Riprendiamo magari intanto questo. Potrebbe essere già un modo per ripartire anche perché è approvato. Il Sindaco mi sembra che sia lo stesso. Ed era un ordine del giorno che invitava la Giunta a...

Non abbiamo mai ricevuto quasi mai risposte vi ho detto dal Sindaco nella passata legislatura. Abbiamo inaugurato in questa il vezzo di scrivere al Sindaco e tutte le volte anche ai Consiglieri comunali. E siccome ci è parso nella scorsa legislatura che non ci sia stata una vera sostanziosa diciamo alternativa opposizione si diceva una volta insomma, no, alle scelte dell'amministrazione comunale. Noi questa volta mandiamo tutto anche ai Consiglieri comunali e anche perché giochino un ruolo dall'interno della maggioranza ovviamente, no. Quel ruolo insomma significativo che ha il Consiglio rispetto alla Giunta perché insomma non si possa pensare che c'è un gioco di sponda, che c'è in fondo una specie di gioco delle parti. Perché purtroppo a Firenze il risultato alla fine come sapete almeno per quanto riguarda il centro destra è stato questo, che persino il centro destra di Firenze si son trovati diciamo abbandonati dal loro centro destra centrale. No?

Le valutazioni dell'Arpat e dell'Asl preannunciano sangue, sudore e lacrime. Un punto importante è che Asl e Arpat hanno chiesto di fare un monitoraggio, hanno presentato due progetti. Uno nel 2000 e uno nel 2001. Nel 2000 solo l'Asl. Nel 2001 il 4 maggio Asl e Arpat, in cui chiedevano un progetto per la sorveglianza dell'impatto sulla salute della popolazione residente a Firenze nell'era delle grandi infrastrutture. E una proposta di monitoraggio ambientale sanitario nei cantieri delle grandi infrastrutture di trasporto pubblico. Hanno chiesto per partire 25 milioni di vecchie lire urgentissime hanno detto. La necessità e l'urgenza di questa fase preliminare sia per la corretta impostazione dello studio sia al fine di avviare un'indagine prima dell'esecuzione dei lavori. Per avere una ante quem con cui poi fare il confronto. Non si sono trovati 25 milioni di vecchie lire, che ci risulta ancora questo progetto non è mai partito. Certo partendo ora... però meglio tardi che mai. Noi diciamo spingete affinché questo parta. Si dirà che siamo a un quarto dell'opera. Per l'Alta Velocità in realtà si deve ancora partire. Le cantierizzazioni feroci sono già partite a Firenze, però insomma almeno adesso cominciamo.

Una cosa sui campi base. Ci manca la notizia sui campi base dei lavoratori a Firenze. Nello scavalco di Castello abbiamo trovato nei documenti Italfer che il campo base sarebbe a Rovezzano. Abbiamo telefonato al Comune di Firenze dicendo ma a Rovezzano...? E ci hanno detto, non mi ricordo se da Andrea del Castagno o da Giotto, a Rovezzano? Non ci se n'era accorti. Si va a guardare. Ci siamo poi risentiti informalmente e ci hanno detto ma deve essere un refuso, deve essere uno sbaglio. E dove sarebbero questi cantieri? Ma dice secondo noi a Campo di Marte. Però appunto non c'è niente di certo. Vediamo dove sarebbero questi cantieri. Perché fra l'altro il pendolarismo di questi lavoratori se pendolano da Campo di Marte o se pendolano da Rovezzano o da Sesto insomma intanto può avere delle valenze diverse. Poi vi chiediamo di aiutare a sorvegliare sull'aspetto sociale di queste cose. Perché insomma voi sapete i lavoratori nel Mugello sono quelli che soffrono esageratamente più di tutti questa situazione, che sono fortemente ricattabili, sono fortemente lontani dalle loro famiglie. Vivono in condizioni di lavoro spesso... nonostante ci siano i riflettori addosso alla TAV. Nell'edilizia va anche peggio, nell'edilizia di tutti i giorni. Però ciononostante appunto se ne muore e ci si fa molto male in questi cantieri, anche dove si potrebbe evitare.

Il servizio ferroviario metropolitano ve lo abbiamo chiesto appunto di darci una mano a fare... diciamo ad aprire un dibattito nella città indipendente su queste cose.

Le nostre richieste di stasera. Allora noi vi chiediamo delle iniziative. Cioè se le cose che noi vi abbiamo detto sono vere voi avete il dovere di verificarle. Vi chiediamo di assumere iniziative evidenti, pubbliche e per quanto possibile dotate dell'efficacia. Efficacia vuol dire che certo non è che si può ottenere un risultato se quell'altro non ce lo dà. Però si può continuare, perseverare fino a che non ce lo dà. Perché la cosa che più ci preoccupa, ve lo abbiamo detto all'inizio, è che quest'opera sia considerata bell'e fatta perché in quanto approvata già fatta. E invece il Mugello ci insegna che se non gli stiamo col fiato addosso fino all'ultimo è pericolosissimo. Quindi questo tipo di cosa.

Seconda cosa, vi chiediamo di dare pubblicità ai contenuti delle audizioni. Di darla se possibile facendo sbobinare e facendo trascrivere questi contenuti. E pubblicandoli sulla rete del Comune di Firenze. Addirittura promuovendo magari dei forum su queste cose, come ora è di moda fare su Internet. Tanto più che appunto sono audizioni significative, sono presso la Commissione quindi hanno un valore... una valenza istituzionale. E anche di fare un comunicato stampa vi chiediamo. Ne fa tanti Palazzo Vecchio, questo comunicato stampa vi chiediamo che sia fatto diciamo rendendo conto di quello che è stato detto, con la gravità delle cose che sono state riferite. Chiediamo che ci diate una mano a poter portare un contributo in conferenza di servizi. Ripeto sia appellandoci all'articolo 9 della 241 che dice: qualunque soggetto portatore di interessi pubblici o

privati, nonché portatore di interessi diffusi costituiti in associazione, comitati, cui possa derivare un pregiudizio dal provvedimento hanno facoltà di intervenire nel procedimento. Mi sembra chiaro. Poi c'è appunto il nuovo Codice Urbani l'articolo 6 comma 3 che dice: la Repubblica favorisce e sostiene, ed è recente, sostiene la partecipazione dei soggetti privati singoli o associati alla valorizzazione del patrimonio culturale. Si potrebbe estendere.

Poi chiediamo che sia fatta quanto meno una batteria di occasioni pubbliche di informazione. Noi abbiamo chiesto al vice Sindaco Matulli che il 10 settembre ci ha telefonato dicendo: che mi date una settimana per fare un'assemblea a Firenze nuova? Perbacco, dico guardi cerchi soltanto di non far buttar giù gli ultimi alberi. No? Così almeno insomma si discute prima. Insomma poi sapete com'è andata. Non si è fatta l'assemblea. E gli alberi sono caduti anticipatamente. Mi ha detto poi successivamente che aveva passato la palla all'Assessore Bevilacqua. L'Assessore Bevilacqua ci ha contattati per telefono. Noi gli abbiamo spiegato che c'era quest'urgenza. E lei ha detto io sostanzialmente devo studiare, devo capire, devo vedere. E noi abbiamo detto certo però i lavori vanno avanti, venga a studiare all'assemblea. Chiamiamo alcuni a dire delle cose, venga a studiare anche il punto di vista dei cittadini all'assemblea, le esigenze. E però quest'assemblea ancora non si è fatta. Noi abbiamo anche suggerito siccome lì in quel quartiere è un po' anonimo, un po' senza centri diciamo vivi, partecipati di assemblea, o c'è la Banca Toscana è c'è l'ITI Leonardo da Vinci. L'aula magna dell'ITI potrebbe essere un posto un pochino più caldo forse, anche perché poi la comodità della scuola... E loro chiedono, i cittadini di Firenze nuova, il venerdì sera dopo cena grosso modo come indicazione di maggiore possibile affluenza.

E poi le proposte che sono state fatte ieri e cioè, sono state fatte da una Consigliera, ci sembrano appunto interessanti. Cioè che in qualche modo voi ci facciate sapere qualcosa sulle cose che vi abbiamo detto anche attraverso appunto una risposta diretta o per conoscenza. Della serie fate un'interpellanza, un'interrogazione e ce lo fate sapere. E poi anche diciamo assumere proprio un'iniziativa se possibile collegiale consiliare, diciamo bipartisan o tripartisan o quadripartisan, per dare delle direzioni chiare ed esigere che certi nodi che sono ancora nodi vengano sciolti. Insomma che sia chiarito. Altrimenti noi chiediamo e riteniamo di non chiedere la Luna, crediamo di chiedere la legalità, si fermi la macchina. Cioè tutte le macchine siano fermate. Perché non è colpa di Baldassini Tognozzi se sta costruendo un corridoio attrezzato diverso da quello che è stato approvato. Sarà responsabilità di qualcun altro. Questo qualcun altro pagherà i danni a Baldassini Tognozzi. Cioè occorre che chi ha delle responsabilità inizi a pagare i danni. Io avrei concluso.>>

Presidente della Commissione - <<Noi siamo...>>

Portavoce Associazione Idra - <<E possibilmente diciamo in solido e non con i soldi del Comune, come al solito! Perché sono i soldi nostri.>>

Presidente della Commissione - <<Ma allora io credo... ringraziamo di quest'intervento esaustivo, puntuale. Io chiederei che a parte il materiale di... insomma possa essere già lasciato alla Commissione, che poi eventualmente... vero? In fotocopie perché io credo che i dati siano anche l'intreccio poi, no, dei tempi, la tempistica è tale per cui sia anche importante avere dei riferimenti precisi su tutti questi passaggi.>>

Portavoce Associazione Idra - <<Certo.>>

Presidente della Commissione - <<Quindi questa è la prima cosa. E io credo, ma questo mi pare che sia assolutamente nostro dovere e nulla di più, io credo che noi di questo pacchetto che voi adesso ci state consegnando ci dobbiamo in qualche modo fare carico proprio come Commissione Ambiente. E dunque appunto tutto questo procedere. E io sono d'accordo con quanto appunto è uscito poi dalla Commissione Urbanistica, che comunque una qualche azione, una qualche risposta da parte di queste due Commissioni che sono state coinvolte, investite da questo problema cioè debba avvenire. Ecco, che non rimanga tutto così specialmente un passaggio di carte. Perché questo insomma chiaramente non è quello che vogliamo insomma ecco. E dunque poi quanto a vedere il come procedere ora chiaramente vediamo. Cioè noi abbiamo preso atto di questi dati che voi ci avete portato. Appunto dal sito vostro e certamente poi anche, io capisco bene, anche depositati qui ci sono tutta una serie di cose. Però insomma è importante anche avere forse qualcosa di sintetico che ripercorra le tappe, perché il rischio capito per chi non si è occupato di questa questione o comunque ha elaborato una filosofia più generale ma non se n'è occupato nel dettaglio di perdersi, di contraddirsi, eccetera. Quindi questo.

Dopo di che noi ci facciamo carico di riferire. Certamente verrà fatta... è già stata fatta una richiesta formale di sbobinatura di testo, credo che noi tre presenti siamo ben felici di condividere con gli altri membri di questa Commissione tra l'altro il contenuto di questa audizione. Perché chiaramente insomma... tra l'altro la Commissione è molto ampia. Ci sono sensibilità e appartenenze diverse. Credo che tutti debbano essere investiti di questa audizione. E dunque questo sicuramente, ora non so i tempi, ma insomma su questo assolutamente bisogna procedere. E poi...>>

Consigliere Fusi - <<Siamo comunque in ogni momento per ogni anche diciamo per i singoli Gruppi che hanno bisogno di eventualmente capire qualcosa di meglio, avere dei ragguardi documentali. E stiamo preparando degli incontri con l'Arpat, cittadini, come li abbiamo fatti a giugno e a maggio, su aspetti tematici. Li abbiamo fatti sul Mugello presso l'Arpat, cioè li fa l'Arpat. Noi li abbiamo chiesti e l'Arpat ha detto okey. Li facciamo per voi e per tutti i cittadini che vorranno venire. Naturalmente voi sarete i primi invitati. Si parlerà dell'acqua sotto Firenze. E si parlerà dell'aria sopra Firenze. Sostanzialmente i due... e del rumore. Insomma i temi ambientali più grossi. E loro ci potranno spero anche spiegare dal vivo insomma il senso di quello che hanno poi scritto. No? Quindi ben volentieri noi in ogni momento siamo a vostra disposizione. E soprattutto spero che abbiate capito che il nostro è un atteggiamento collaborativo ai fini dell'interesse collettivo. Non è partitico, non è pregiudiziale, non è ideologico. Noi ormai abbiamo abbandonato il terreno da parecchio tempo dell'ideologia e stiamo cercando di stare proprio addosso ai fatti e a quello che ci sembra essere l'interesse generale insomma.>>

Presidente della Commissione - <<Bene.>>

Consigliere Fusi - <<Vi ringraziamo.>>

Presidente della Commissione - <<Grazie. Arrivederci.>>