

# Associazione di volontariato *Idra*

iscritta al Registro Regionale del Volontariato della Toscana per la promozione e la tutela del patrimonio ambientale e culturale

indirizzo postale: Via Giano della Bella, 7 - 50124 FIRENZE; e-mail [idrafir@tin.it](mailto:idrafir@tin.it)

Tel. e fax 055.233.76.65; Tel. 055.48.03.22, 320.16.18.105; Tel. e fax 055.41.04.24

web <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>

sede: Via Vittorio Emanuele II, 135 - 50134 FIRENZE

Codice fiscale n. 94068530487

per il sostegno: conto corrente postale n. 26619502, intestato all'Associazione di volontariato *Idra*, Via Vittorio Emanuele II 135, 50134 FIRENZE

Firenze, 19.7.'10

## NODO FERROVIARIO ALTA VELOCITÀ DI FIRENZE

### *Ultima chiamata per la democrazia a Firenze* **DOSSIER**

#### ANALISI TRASPORTISTICA

Secondo l'ex assessore regionale toscano ai Trasporti Riccardo Conti il sottoattraversamento Alta Velocità della città patrimonio mondiale dell'umanità per volere dell'UNESCO è la "priorità delle priorità", "la madre di tutte le battaglie". **Ma non esiste un solo documento tecnico d'insieme sul Nodo fiorentino!**

*Idra* ha cercato di verificare se vi sia un fondamento tecnico a tutta la grancassa politica che accompagna da anni il progetto di sottoattraversamento AV di Firenze. Lo ha fatto scrivendo al dirigente della Regione Toscana responsabile dell'"Area di Coordinamento Pianificazione Territoriale e Politiche Abitative", arch. Riccardo Baracco, il 22 agosto 2006: "Chiediamo di poter apprendere se la Regione Toscana ha prodotto a oggi un documento tecnico complessivo - comprensivo di mappa e cronogramma - che descriva l'assetto programmato per il nodo ferroviario fiorentino con il nuovo passante sotterraneo AV, la relativa stazione, lo scavalco di Castello, i servizi ferroviari nazionale, regionale e metropolitano, la rete di trasporto pubblico (tranviaria e su gomma) integrata con i servizi ferroviari. Chiediamo se siano stati composti in un quadro unitario gli effetti attesi dai diversi interventi previsti per effetto dei singoli accordi con i soggetti legati alla realizzazione del futuro assetto del nodo". L'arch. Baracco ha trasmesso questa risposta, il 21 settembre 2006: "Si ritiene necessario evidenziare l'estrema complessità della definizione di un "documento tecnico unico" sull'assetto complessivo delle infrastrutture e del servizio di trasporto ad esse legato per il Nodo fiorentino, sia per la molteplicità degli Enti ed Uffici a vario titolo e competenza coinvolti per le infrastrutture ed il servizio di trasporto, sia per la continua evoluzione dello scenario di riferimento, in gran parte legato anche alla disponibilità finanziaria per la realizzazione degli interventi; un tale documento, attualmente non disponibile, rischierebbe di essere comunque incompleto e non aggiornato".

Si programmano dunque investimenti colossali nelle infrastrutture (la TAV, la Variante di Valico, la Terza corsia A1, le tramvie) senza essere in grado di prevederne le ricadute l'una sull'altra, e tutte insieme sul trasporto di passeggeri e merci, sulla mobilità urbana e su quella metropolitana? E' davvero razionale attribuire questa sorta di disordine progettuale di programma alla "molteplicità degli Enti ed Uffici", o alla "continua evoluzione" degli scenari per effetto delle oscillazioni nella "disponibilità finanziaria per la realizzazione degli interventi"? Dove si situa il ruolo di pianificazione della Regione?

Del resto, **è la stessa Giunta regionale toscana a mettere a nudo le discrasie esistenti tra le enunciazioni teoriche e le scelte di fatto in materia infrastrutturale** in uno studio dedicato al tema dei trasporti, "Ambiente e trasporto. Verso una riconciliazione sostenibile", Edizioni Regione Toscana, Gennaio 1997.

Nello studio, promosso dal Dipartimento delle politiche territoriali e ambientali, nell'ambito della ricerca "The incorporation of the Environmental Dimension into Freight Transport Policies. A Comparison of six Countries and the EU (1994-1996)", Programma "Research and technological development in the field of the Environment 1991-1994", Commissione Europea DG XII, si legge testualmente:

"Gli aspetti finanziari non sono ancora divenuti problemi tali da imporre chiare scelte di priorità tra i vari modi di trasporto; la valutazione dei corridoi infrastrutturali (ad esempio, Bologna-Firenze), anche se fatta in modo multimodale, può portare alla cosiddetta politica di lusso; si tende infatti a finanziare comunque le opere progettate e spesso differenti attori (ferrovie, autotrasportatori, autostrade, etc.) si aiutano, più o meno consapevolmente, nel promuovere i propri specifici progetti". E ancora, nella scheda intitolata "Infrastrutture pesanti in Toscana (il corridoio Bologna - Firenze)": "Gli effetti sul trasporto delle due infrastrutture non sono stati valutati contestualmente, né è stata fatta una analisi sul ruolo da assegnare nell'immediato futuro alle tre principali modalità di trasporto: strada, ferrovia e cabotaggio marittimo. Quest'ultimo è stato costantemente neglettato nelle discussioni sui due progetti, dimostrando la mancanza di una visione d'insieme del sistema di trasporto. Non c'è stata valutazione strategica dell'impatto ambientale, dell'assetto territoriale dell'area

interessata, del sistema di trasporto futuro, delle aree socio economiche coinvolte. La VIA non ha riguardato gli effetti combinati dei due progetti ed è stata usata in ciascuno di essi per minimizzare gli effetti potenzialmente più negativi per l'ambiente. La necessità di queste infrastrutture non è mai stata messa in discussione. Man mano che cresceva l'assicurazione che sarebbero state adottate (pur separatamente) misure per ridurre l'impatto ambientale, l'attenzione si è spostata sui benefici economici ed occupazionali delle due infrastrutture e sullo sviluppo della capacità di trasporto regionale. Valutazioni, negoziati, mediazioni (sia formali che informali) e accordi sui due progetti hanno avuto luogo in sedi, tempi e modi diversi, con procedure separate e con variabili livelli di intensità. (...) E' comunque evidente che il risultato massimo prevedibile di questo processo di confronto potrebbe essere uno spostamento verso un livello più alto di incorporazione difensiva. (...) **Occorre, soprattutto, evitare le cosiddette politiche di lusso (per esempio, miglioramento simultaneo di strada e ferrovia) che spingono, in modo indiscriminato, la domanda di trasporto.**"

**Il 31 agosto 2009 l'Associazione Idra ha indirizzato all'Amministratore delegato di FS ing. Mauro Moretti una nota raccomandata in cui si richiedevano alcune informazioni sul modello di esercizio della tratta TAV Bologna-Firenze, e più in generale del sistema AV in Italia, dato che gli stessi dirigenti competenti della Regione Toscana non risultano essere in possesso di documenti al riguardo.**

È stato chiesto, in particolare:

- quale/i tipologia/e di merci sarebbe/ro trasportata/e sulle linee AV, in particolare lungo la direttrice Milano-Roma?
- quali velocità sono previste per i convogli merci sulle tratte AV?
- come si renderebbero compatibili, nelle fasce orarie diurne, il trasporto merci AV e quello passeggeri AV, tenuto conto delle diverse velocità dei convogli?
- come si pensa di affrontare l'incrementata esigenza di manutenzione delle infrastrutture AV quando esse dovessero sopportare anche il passaggio dei convogli merci, particolarmente usuranti?
- come e dove avverrebbe nell'area fiorentina l'interconnessione fra la linea in arrivo da Pisa e Livorno, il nodo AV e le tratte AV Bologna-Firenze e Firenze-Roma?
- come si pensa di gestire nei 60 km di galleria mono-tubo TAV fra Bologna e Firenze sprovvisti del tunnel parallelo di soccorso, dotati di finestre di uscita distanti chilometri e con pendenze fin oltre il 13%, la sicurezza della linea, degli utenti e dei lavoratori in caso di incidente, deragliamento, collisione o atto terroristico?
- quali apparati logistici, e secondo quale programma di intervento, possiamo attenderci che supportino il trasporto merci sulle linee AV?
- quale politica tariffaria è prevista da FS per incoraggiare il trasporto veloce merci su ferro?
- come si concilia la volontà di promuovere una "cura del ferro" per le merci con l'apparente dismissione di una serie di importanti aree ferroviarie e/o presidi merci, come nel caso di Porta al Prato a Firenze o di Pontassieve, a pochi km dal capoluogo toscano?

**Nessun riscontro è mai pervenuto all'Associazione. Forse molte cose non sono ancora chiare in casa FS?**

**Nella stessa nota, il portavoce di Idra chiedeva anche – in relazione al modello di esercizio del Nodo AV di Firenze – il conforto di una spiegazione a fronte di apparenti contraddizioni fra documenti di fonte TAV e affermazioni pubbliche dello stesso ing. Moretti.**

Idra è infatti in possesso di un documento di qualche anno fa sul sottoattraversamento di Firenze, a cura della sede TAV ("Da un testo Italferr", si legge sul frontespizio), intitolato "Nuove linee veloci a Firenze - Risposte sul progetto - Rielaborazione dallo Studio di Impatto Ambientale e dal Progetto predisposto per la Conferenza dei servizi". Fra i vantaggi che secondo questo documento deriveranno alla città di Firenze dall'esecuzione del progetto di sottoattraversamento, figura il seguente: **"La configurazione che si propone per il nodo fiorentino consente anche un agevole utilizzo delle nuove infrastrutture ferroviarie da parte del servizio merci"**, recita il documento TAV, che aggiunge: "Nel passante sono previsti circa il 50% dei transiti dei treni merci che graveranno nel nodo all'attivazione dell'opera". In più, "oltre a poter dedicare al servizio merci la dorsale nord – sud, il progetto consente di interconnettere la nuova linea con la linea proveniente da Pisa e Livorno".

Si legge inoltre che "il traffico ferroviario previsto risulta essere il seguente:

- linea AV Firenze – Bologna, nel giorno medio 164 treni passeggeri e 51 merci, per un totale di 215 treni/giorno;
- linea AV Firenze – Roma sono invece previsti nel giorno medio 200 treni passeggeri e 52 merci, per un totale di 252 treni/giorno;
- nel passante AV, tra Castello e Campo di Marte, sono previsti nel giorno medio 146 treni passeggeri e 51 merci, per un totale di 197 treni/giorno".

Quanto alle fasce orarie nelle quali questi convogli merci transiteranno dalla stazione sotterranea TAV che si prevede di costruire accanto al subalveo del torrente Mugnone, il documento recita: "Il passante AV nelle ore notturne consentirà il transito dei treni merci attraversanti la città di Firenze".

Il portavoce dell'Associazione chiedeva dunque nella nota indirizzata all'ing. Moretti come questa promessa possa conciliarsi con la seguente dichiarazione del medesimo ing. Moretti, nel corso della videochat organizzata dalla redazione di *Corriere.it* il 10 settembre 2008 ("Ferrovie - Alta velocità e nuovi treni: parla Moretti"): "La tratta Milano-Roma dovremmo al massimo utilizzarla fino a mezzanotte, dalla mattina presto verso le 6. Anche perché dobbiamo mantenerla (...) A 300 all'ora non si può star sulla linea, dev'esser completamente sgombra".

**Anche a questo quesito non è stata fornita risposta.**

**Idra non nasconde la propria preoccupazione per l'elevato tasso di rischio al quale appaiono essere sottoposti quotidianamente la stragrande maggioranza dei 'clienti' di Trenitalia che devono recarsi da Firenze a Bologna o viceversa, e che sono praticamente obbligati – nonostante la breve distanza - all'uso di costosi treni TAV (rarissimi sono infatti i treni Intercity, in spregio al dovere di assicurare un'offerta multipla di servizi e al diritto dei cittadini a scegliere quella più utile, economica e gradita): i passeggeri sono infatti costretti a transitare in lunghi tunnel sprovvisti per ben 60 km di una galleria parallela di soccorso, serviti da uscite di emergenza le cui caratteristiche - in termini di funzionalità e accessibilità - sono forse non del tutto all'altezza delle esigenze di un servizio tanto pubblicizzato.**

## I MECCANISMI DI GARANZIA: PRECEDENTI E ATTUALITÀ

Sulla tratta AV Bologna-Firenze, la cui costruzione ha arrecato danni assai significativi all'ambiente e un rilevante depauperamento delle risorse idriche, l'**Osservatorio Ambientale Nazionale** è stato vantato dal ministro per i Rapporti con il Parlamento e per le Riforme on. Vannino Chiti (oggi vicepresidente del Senato), nel corso della sua deposizione presso il Tribunale di Firenze il 24 gennaio 2008, come "*strumento di monitoraggio continuo dell'opera*" (ANSA, 24.1.'08), istituito con l'obiettivo di "*conseguire il minimo di impatto ambientale e il massimo di sicurezza*" (la Repubblica, 25.1.'08). Istituito in ritardo, e dotato di un Supporto Tecnico ARPAT esplicitamente in sofferenza per dotazioni di risorse e uomini, **non ha di fatto impedito, finché è stato in funzione, che si commettessero gravi reati ambientali**, in fatto di smaltimento illecito di rifiuti, tali da determinare 27 condanne, da tre mesi d'arresto a 5 anni di reclusione, inflitte dal giudice del Tribunale di Firenze il 3 marzo '09 ai vertici del Cavet, il Consorzio di imprese che ha avuto in appalto i lavori: 5 anni sono stati comminati ad Alberto Rubegni, presidente Cavet e ad di Impregilo, società leader nel Consorzio, e a Carlo Silva e Giovanni Guagnozzi, rispettivamente consigliere delegato e direttore generale del Consorzio. Ebbene, nonostante i sequestri dei cantieri e dei depositi avvenuto nel giugno 2001, nonostante il procedimento penale che ne è seguito e i contenuti e le motivazioni della sentenza, **le autorità responsabili della nomina dell'Osservatorio ambientale hanno reiteratamente trascurato di rinnovarlo, a partire dalla data in cui è scaduto, il 10 aprile 2007**. La cittadinanza e gli operatori economici non hanno quindi più alcuno strumento pubblico di monitoraggio e tutela dei propri diritti e interessi.

A fortiori, risulta disatteso anche l'altro impegno a monitorare le condizioni ambientali del territorio investito dalla cantierizzazione anche per un congruo arco di tempo dopo il completamento dei lavori.

**In Mugello non sono state neppure finite di erogare, ancora oggi, nel 2010, le risorse necessarie alle ricuciture ambientali ufficialmente stanziare col cosiddetto "Addendum" nel 2002.**

*"Grazie all'Addendum sottoscritto nel 2002 tra Regione e Tav sono stati previsti altri interventi di mitigazione per 53 milioni e già realizzati per 38 milioni. Ad oggi mancano ancora 15 milioni a carico del Ministero dei Trasporti e dell'Ambiente. Nell'ottobre 2005 la Regione ha inviato al Governo un primo sollecito. Nell'agosto 2006 nuovo sollecito per le risorse mancanti [...]. Tali richieste sono state ribadite al Presidente del Consiglio, sia Prodi che Berlusconi, attraverso l'invio del "Dossier Toscana": una delle priorità richieste era proprio il completamento dei lavori per la mitigazione ambientale"* (Toscana Notizie, Agenzia di informazione della Giunta Regionale, 9.11.'09).

**Men che meno sono stati erogati i fondi aggiuntivi richiesti per le sopraggiunte nuove criticità ambientali registrate dopo il 2002.**

*"Nel giugno 2007, con la conclusione degli scavi, la Regione ha presentato il "Master Plan" con tutte le opere necessarie per la mitigazione ambientale. Sono emerse necessità aggiuntive per ulteriori 40 milioni di interventi, ancora da erogare"* (ibidem). Nell'occasione la Regione ha inviato ulteriore sollecitazione al Governo sia per ottenere i finanziamenti mancanti, sia per procedere al rinnovo per ulteriori 4 anni dell'Accordo Procedimentale, scaduto nel 2006. *"La Regione ha chiesto l'istituzione dell'Osservatorio Ambientale proprio per avere la garanzia che le prescrizioni impartite fossero realmente rispettate e controllate"* (Toscana Notizie, Agenzia di informazione della Giunta Regionale, 9.11.'09).

Il 20 novembre 1009 le agenzie battevano questa notizia: *"Il presidente della Regione, Claudio Martini, ha firmato oggi, sulla base di quanto deciso dalla Giunta regionale il 18 ottobre scorso[...], l'atto formale che diffida il Ministero dell'ambiente, il Ministero delle infrastrutture, il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) e TAV SpA a rispettare gli impegni assunti nel 2002 con la firma dell'Addendum, a rinnovare l'Accordo procedimentale per la mitigazione dei danni Tav per altri 12 mesi ed a attivare per almeno un anno il monitoraggio ambientale previsto dalle precedenti intese. Se entro 30 giorni dal ricevimento della lettera i destinatari non provvederanno, la Toscana procederà per vie legali chiedendo la tutela degli interessi e dei diritti della Regione Toscana e il risarcimento dei danni subiti"*. Che séguito ha avuto questa diffida, dal cui orizzonte sembrano comunque essere scomparse le *"necessità aggiuntive per ulteriori 40 milioni di interventi"*?

**Nella città di Bologna**, dove la costruzione del sottoattraversamento e della stazione sotterranea AV accusa almeno tre anni di ritardo, e si sono arrecati danni agli edifici e causati gravi disagi ai cittadini (che hanno attivato nei mesi scorsi due azioni civili di massa con richiesta di risarcimento), **l'Osservatorio Ambientale - decaduto a primavera dello scorso anno - non è stato ancora rinnovato**. La cittadinanza e gli operatori economici sono dunque privi anche qui di questo pur minimo strumento di monitoraggio e tutela.

Dopo che il Pubblico Ministero Gianni Tei al termine della requisitoria pronunciata il 10 aprile 2008 presso il Tribunale di Firenze a carico dei costruttori della TAV fra Firenze e Bologna aveva rimesso al giudice di valutare se rimettere con sentenza gli atti alla Corte dei conti qualora si ravvisasse un caso in cui si è cagionato un danno erariale, lo scorso autunno la Procura regionale presso la Corte dei Conti della Toscana ha invitato a dedurre, in relazione a una **ipotesi di ingente danno erariale legato alla realizzazione dell'Alta velocità ferroviaria Firenze-Bologna**, alti amministratori della Regione Toscana (l'allora presidente Claudio Martini e il suo predecessore Vannino Chiti, oggi vicepresidente del Senato della Repubblica) e altri 50 politici e dirigenti, locali e nazionali. Il procedimento è tuttora in corso.

Quanto alle sue caratteristiche, **un grave impedimento all'autonomia dell'Osservatorio Ambientale deriva in ogni caso dagli stessi meccanismi decisionali previsti al suo interno**. Se infatti è utile e opportuno che nell'Osservatorio intervengano il Proponente l'opera e l'Alta Sorveglianza, altrettanto inopportuno sembra che le decisioni relative alle attività di un organo di natura eminentemente pubblica debbano essere assunte con voto unanime, e conseguente implicito **potere di veto da parte dei soggetti 'controllati'**.

A dispetto della risoluzione approvata dal Consiglio regionale della Toscana il 26 luglio 2000, nella quale si impegnava la Giunta Regionale ad assumere ogni iniziativa utile ad assicurare *"maggiore incisività nel ruolo dell'OAN, prevedendo una esplicita funzione prescrittiva dell'OAN stesso, nonché un "peso" maggiore del Presidente nell'assunzione di decisioni che attualmente devono essere assunte all'unanimità"*, di tale impegno non si è fin qui visto alcun effetto.

**Anche l'Osservatorio Ambientale per il Nodo AV di Firenze ha meccanismi decisionali analoghi a quelli – rivelatisi oltremodo inefficaci – adottati per l'Osservatorio Ambientale del Mugello.**

Non si possono non esprimere riserve anche sul cumulo di incarichi e competenze che talora grava sui componenti o sugli stessi presidenti dell'Osservatorio. Ci si domanda se persone investite da incarichi pubblici di così alto rilievo e impegno possano materialmente adempiere a funzioni aggiuntive così importanti come quelle che derivano dalle competenze dell'Osservatorio.

**Non sembra in alcun modo apprezzabile, ancora, la scelta di nominare** come membri dell'Osservatorio, cui è demandato il compito di vigilare sulle condizioni di realizzazione del progetto, **soggetti che hanno rivestito un qualche ruolo nell'iter che ha portato all'approvazione del progetto stesso**. Assai più saggio, opportuno e istituzionalmente corretto sarebbe, a nostro avviso indicare soggetti in tutto e per tutto "terzi" rispetto all'opera.

## **IL PROGETTO PER IL PASSANTE E LA STAZIONE AV DI FIRENZE: LE ANOMALIE NEL PROCEDIMENTO**

Nei prossimi anni, e per una durata che si sta rivelando più ampia delle previsioni a causa di apparenti errori di calcolo, la 'città del fiore' che il sindaco di Firenze Matteo Renzi vorrebbe *"più bella"*, con uno *"stop al degrado"*, l'ambiente come *"grande priorità politica"* e *"volumetrie zero"*, sarà invasa da milioni di tonnellate di materiali da costruzione (fra inerti, cemento, sabbia, acciaio e conci prefabbricati), e dovrà esportare in luoghi ancora non ben definiti milioni di metri cubi di terra di scavo mista a ingredienti industriali.

Giova rilevare in proposito che i **sindaci dei Comuni del Valdarno destinati a ospitare per la durata di alcuni anni l'ultima tappa della movimentazione e il deposito finale delle centinaia di migliaia di metri cubi di terra di scavo di Firenze (Cavriglia, S. Giovanni Valdarno e Figline Valdarno) non sono stati coinvolti nelle decisioni.**

Non sono stati né informati né chiamati a partecipare, infatti, ad alcuna delle tre conferenze di servizi svoltesi sul nodo AV di Firenze e conclusesi nel 1999, nel 2003 e nel 2005. Lo ha ammesso e deplorato formalmente anche l'assessore all'Ambiente della Regione Toscana Tommaso Franci con una nota del 16 aprile 2003: *"In occasione del procedimento nazionale di Via non furono consultati gli enti locali del Valdarno"*. Da non trascurare il fatto che la gestione dei materiali di scavo ha provocato in Mugello e a Sesto Fiorentino l'apertura di un imponente procedimento penale conclusosi con la condanna degli esecutori dell'opera per inquinamento ambientale e traffico illecito di rifiuti.

Non solo. **Al tavolo delle conferenze di servizi sul progetto di movimentazione dello smarino che interesserà i loro Comuni, in quanto luoghi di transito (prevedibilmente notturno) dei convogli, non sono mai stati chiamati neppure i Sindaci dei Comuni di Pontassieve, Reggello, Incisa Valdarno.**

Il consenso di alcune delle Amministrazioni comunali forzatamente cooptate nella movimentazione e nel deposito dello smarino è stato recuperato recentemente e tardivamente con la promessa di 'opere compensative'. Un protocollo d'intesa 'risarcitorio' è stato tardivamente siglato fra RFI, Regione Toscana, Provincia di Arezzo e i Comuni di S. Giovanni Valdarno, Cavriglia e Figline Valdarno il 30.4.'08. Ma i **precedenti in Mugello per la tratta TAV Bologna-Firenze sono di pessimo auspicio: la TAV SpA (società a capitale interamente pubblico) ha erogato risorse altrettanto appetitose per i Comuni in cronica carenza di bilancio quanto – spesse volte – devastanti sul piano ambientale, trasportistico e paesaggistico**. A partire dai molti più km di asfalto e cemento, che non di ferrovia AV, spalmati sul territorio del Mugello a servizio del trasporto privato su gomma, con viadotti osceni che tagliano verdi vallate, ottenuti dalle Amministrazioni locali 'in cambio' dei danni ingenti provocati alla salute dei residenti e all'economia agricola e zootecnica, e delle ferite irreversibili inferte a risorse primarie come l'acqua, gli habitat naturali, la flora e la fauna selvatica. Non appare trascurabile, infine, **il danno morale che deriva all'immagine delle istituzioni pubbliche locali nel momento in cui esse – piuttosto che tutelare le comunità – accettano di monetizzare salute, ambiente e sicurezza**, in nome di non si sa quale convenienza, all'insegna di una politica miope e autolesionista che non manca di rivelare a breve i suoi effetti nefasti.

**La giustapposizione di interventi progettuali non sempre coerenti produce effetti devastanti anche sui tempi di realizzazione della "grande opera" faraonica decisa sotto la città d'arte Firenze.**

Si scopre adesso che *"il progetto definitivo posto a base di gara nel dicembre del 2005, approvato dall'Osservatorio Ambientale nel novembre 2005 (per quanto di competenza), prevedeva il trasferimento via ferro delle terre di scavo del passante AV a S. Barbara e delle terre di scavo della Nuova Stazione AV e dello Scavalco a Guasticce , in ottemperanza anche della prescrizione del punto E.2 dell'All. 2 dell'Accordo*

*Procedimentale del 3 marzo 1999*”. Ma “*successivamente, con una propria nota del 2007, l’Interporto di Guasticce ha dichiarato l’indisponibilità a ricevere altri quantitativi di terre di scavo oltre a quelli dello Scavalco. Tale indisponibilità ha determinato la necessità di rielaborare il progetto posto a base di gara prevedendo il trasporto a S. Barbara anche dei materiali di scavo della nuova Stazione*”. “*Inoltre*”, leggiamo nel Parere dell’Osservatorio, “*al momento dell’elaborazione del progetto esecutivo è stato possibile analizzare nel dettaglio il programma d’esercizio dei convogli destinati adesso tutti a Santa Barbara alla luce della reale capacità di trasporto del nodo ferroviario fiorentino. Questa analisi ha individuato un quantitativo massimo di convogli che è possibile inviare da Firenze verso il Valdarno. Pertanto è stato necessario adottare modalità costruttive tali da determinare una produzione di materiali di scavo compatibile con le suddette capacità di trasporto*”. Questa, dunque, la chiave di lettura delle modifiche nelle modalità di scavo: un’unica fresa, anziché due in contemporanea, “*che parte dal pozzo di lancio posto a Campo di Marte, trasla a pieno nel camerone di stazione (non ancora completamente scavato) e arriva nel pozzo di smontaggio delle frese posto a Rifredi. Viene quindi smontata e rimontata a Campo di Marte da dove inizia a scavare la seconda galleria*”. Anche per la Stazione, di conseguenza, una nuova metodologia di scavo: “*Top Down*” invece che “*Bottom Up*”.

Di qui il considerevole ritardo già annunciato nella consegna dell’opera: nel “*Parere sugli aspetti ambientali del Progetto esecutivo del Lotto 2: Passante e Stazione AV, verifica di ottemperanza alle prescrizioni delle Conferenze dei servizi del 3 marzo 1999 e del 23 dicembre 2003*”, emesso dall’Osservatorio Ambientale il 5 febbraio 2010, si legge testualmente che “**il cronoprogramma del Progetto Esecutivo (...) è in linea con quello allegato all’Accordo Procedimentale del 1999**” (9 anni interi di lavori!). **Un ritardo che, se certo non gioverà alla città, permetterà – con l’impiego di una sola fresa sulle due annunciate - un cospicuo risparmio nel conto-spese del consorzio aggiudicatario dei lavori.**

**Ci domandiamo se e quanto sia stato prudente accordare l’avallo di un’opera alla conclusione certa della quale mancano – come si desume dal testo stesso del Parere citato – taluni tasselli essenziali.**

Ad esempio si apprende che, mentre “*in sede di approvazione del progetto definitivo, la Conferenza dei Servizi e l’Accordo Procedimentale del 3 marzo 1999 [...] consideravano completamente definita la materia delle terre e rocce da scavo*”, è avvenuto poi invece “*successivamente, mentre era già in corso l’iter istruttorio del progetto esecutivo da parte dell’Osservatorio [...] si è introdotta una limitazione precisa al conferimento ed al riutilizzo*” nell’area mineraria di Santa Barbara “*dei materiali di scavo provenienti dal nodo AV di Firenze; [...] il conferimento di tali materiali di scavo a Santa Barbara [...] è limitato a 1.350.000 metri cubi, a fronte dei 2.850.000 metri cubi complessivi da scavare per il Nodo AV di Firenze*”. **L’Osservatorio, sulla base della semplice “intenzione di riutilizzare anche la restante quantità di materiale di scavo” da parte di ENEL Produzione S.P.A., ha conferito il proprio placet all’opera “considerata la necessità di consentire l’avvio dei lavori in tempi rapidi”.** **Idra si domanda se e quanto questo ultimo tipo di valutazione abbia a che fare con le competenze strettamente tecniche e scientifiche dell’Osservatorio: la “necessità di consentire l’avvio dei lavori in tempi rapidi” suona infatti piuttosto come una esigenza di tipo politico-amministrativo, dalla quale le stime dell’Osservatorio dovrebbero forse prescindere.** E sembra dunque piuttosto ardua, sul piano della coerenza col mandato ricevuto, la conclusione dell’iter: l’Osservatorio recepisce e avalla infatti la “*suddivisione del progetto in due fasi realizzative (Fase 1 e Fase 2 di avanzamento), appositamente predisposte da RFI e CG [General Contractor]*”, e “*su tali basi ritiene di poter esprimere un parere contenente le proprie indicazioni [...] in linea generale su tutta la progettazione esecutiva, ma in linea operativa limitatamente alla realizzazione delle opere ricomprese nella Fase 1 di avanzamento, e correlate alla produzione di 1.350.000 metri cubi di materiale di scavo*”. Non tranquillizza sapere che “*l’Osservatorio si esprimerà in linea operativa sulla realizzazione delle opere ricomprese nella Fase 2 di avanzamento, e quindi sullo svincolo di circa 1.500.000 metri cubi, solo dopo la conclusione dell’iter di valutazione da parte del Ministero dell’Ambiente del progetto integrativo di ENEL*”: **è già successo infatti in Mugello che la fretta abbia fatto nascere parecchi gattini ciechi, come puntualmente attestano le requisitorie dei Pubblici Ministeri sulla scorta delle quali sono state comminate pene severe ai costruttori e ipotizzati danni erariali ingenti, dalla Corte dei conti, a carico dei soggetti autorizzatori.** Già il fatto che si debba prevedere sin d’ora che “*dovranno essere effettuati appropriati interventi di preconsolidamento prima dello scavo delle gallerie*” nel caso di una scuola, la Ottone Rosai, che è stata demolita e ricostruita altrove proprio per evitare gli impatti della TAV sembra configurare **una evidenza di incauta progettazione e realizzazione di opere concepite in fasi successive e scarsamente coerenti quando non contraddittorie, come dimostra l’intera biografia del sistema TAV in Toscana (il cosiddetto modello-spezziato: il collegamento AV Bologna-Firenze ha dovuto transitare da sei diverse conferenze di servizi - tre delle quali nella sola Firenze - coi risultati, ambientali e non solo, che conosciamo).**

**Ci si domanda inoltre se, come e dove sia stata accertata la praticabilità delle operazioni di caratterizzazione dei materiali di scavo – cioè la verifica della conformità delle terre di scavo ai parametri di qualità previsti dalla normativa - da parte dell’ARPAT.** Non risultano prescrizioni in questo

senso da parte dell'Osservatorio Ambientale, che sembra non aver dedicato a questo aspetto la conveniente attenzione. Non è chiaro se il campionamento e la caratterizzazione avrebbe luogo "in banco", cioè nella stessa sede in cui lo scavo avviene (Campo di Marte, area Macelli), o se invece si effettuerebbe là dove avverrà lo smistamento in direzione del Valdarno (la stazione ferroviaria di Rifredi), o se invece si intenda attuarla nella/e località di destinazione. In quest'ultimo caso, che sembrerebbe il più probabile, **ci si domanda quali provvedimenti, e a quali costi aggiuntivi, verrebbero adottati nell'ipotesi che il materiale conferito non rispondesse ai requisiti previsti dalle norme** (caso tutt'altro che inverosimile considerando taluni livelli di inquinamento della falda fiorentina, e il contributo aggiuntivo che proverrebbe dai processi industriali di estrazione). E ci si domanda anche quale capacità di controllo sia l'ARPAT in grado di stanziare – dopo il caso-scuola del Mugello, con i numerosi reati ambientali documentati nel corso del procedimento penale a carico di CAVET e altri - a fronte del rischio di manomissioni o miscele dello smarino atte a dimostrarne la compatibilità ambientale.

**Non si ha notizia peraltro della presentazione di qualsivoglia Studio di Impatto Ambientale relativo alle attività di movimentazione dello smarino, né alle attività di movimentazione – dai siti di estrazione e di provenienza - degli inerti e dei restanti materiali da costruzione.**

Discrepanze appaiono sussistere fra i contenuti dell'art. 7 dell'Accordo procedimentale per il Nodo di Firenze firmato il 3 marzo '99 da FS, TAV, Regione Toscana, Provincia e Comune di Firenze, laddove **il cosiddetto "corridoio attrezzato" fra l'are di cantiere per la Stazione AV e la Stazione di Rifredi si è trasformato da ferroviario (con convogli a trazione diesel, comunque, beninteso) in bimodale** (con impatti ambientali quindi evidentemente superiori, non conteggiati probabilmente nella Valutazione di Impatto Ambientale che ha accompagnato la pronuncia di compatibilità).

L'Art. 7 dell'Accordo procedimentale per il nodo di Firenze firmato il 3 marzo '99 da FS SpA (rappresentate dall'Amministratore Delegato ing. Giancarlo Cimoli), TAV SpA (rappresentata dall'Amministratore Delegato ing. Antonio Savini Nicci), Regione Toscana (rappresentata dal Presidente dott. Vannino Chitti), Provincia di Firenze (rappresentata dal Presidente Michele Gesualdi) e Comune di Firenze (rappresentato dal Sindaco dott. Mario Primicerio) così recitava: *"La movimentazione dei materiali da e per il cantiere della stazione AV avverrà tramite l'uso di corridoio attrezzato con binario ferroviario, da realizzare in affiancamento a quelli oggi esistenti, che collegherà i cantieri della stazione AV in zona Macelli e pozzo Corsica con la stazione di Rifredi"*. E si sottolinea, sintomaticamente: *"Come richiesto dal Comune di Firenze e riportato nei relativi elaborati progettuali depositati in Conferenza di Servizi"*.

Non si faceva alcun cenno a una pista di cantiere (la cui esclusione appariva anzi essere il frutto voluto di una specifica richiesta del Comune di Firenze, pur essa ricordata nel corpo del testo dell'art. 7). Piuttosto, l'estensore del testo dell'Accordo si attardava a specificare i tre tratti nei quali era suddivisa l'opera (esclusivamente) ferroviaria che il "corridoio attrezzato" era destinato a ospitare:

*"Il tracciato di tale binario è composto di tre parti:*

1. *Tratto Circondaria – Corsica: corrisponde alla sede della nuova fermata Circondaria-Macelli del SFM da acquisire in via definitiva;*
2. *Tratto Corsica – Via del Terzolle: in sede ferroviaria da acquisire in via definitiva;*
3. *Tratto Via del Terzolle – Via Vasco de Gama (Stazione di Rifredi) con necessità di occupazione temporanea di parte della sede stradale di Via del Terzolle e Via Vasco de Gama, che verrà restituita la termine del cantiere con il completo ripristino della sede stradale"*.

Non si formulavano del resto distinzioni fra materiali in ingresso e materiali in uscita. Al contrario, si comprendevano esplicitamente nell'insieme dei materiali da movimentare su questo binario sia quelli "da" sia quelli "per" il cantiere della stazione AV.

Una preoccupante conferma della mutata natura del "corridoio attrezzato" in questione si riceve dalla lettura della "Relazione generale sugli aspetti ambientali della cantierizzazione, Nodo di Firenze, Penetrazione urbana linea A.V.", datata 7.5.'03: la camionale rispunta nel progetto definitivo, con buona pace di quanto stabilito nella Conferenza di servizi del '99.

A pag. 15 si legge: *"Tutto l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali, eccetto lo smarino, avverrà su camion"*.

A proposito della definizione dello schema di accessibilità al sito che ospiterà la nuova stazione dell'Alta Velocità, Italferr precisa: *"Di fatto, si crea un corridoio bimodale ferro/gomma, denominato Corridoio Attrezzato, destinato all'approvvigionamento ed allo smaltimento dei materiali di cantiere (...). Il corridoio si sviluppa per circa due chilometri, dalle aree di cantiere della stazione AV fino all'altezza della Stazione di Rifredi, sul lato sud del rilevato ferroviario"*. E ancora: *"La tipologia di automezzi che utilizzerà il Corridoio Attrezzato sarà composta da autotreni anche con rimorchio e autoarticolati di peso superiore a 3,5 tonnellate, mentre i camion fino a 3,5 ton e le automobili delle maestranze potranno anche utilizzare la viabilità ordinaria entrando in cantiere dagli accessi secondari di via Circondaria, viale Corsica e viale Francesco Redi. Il tipo di materiale trasportato in ingresso su gomma sarà composto principalmente da tondini di ferro sciolti per confezionare gabbie, inerti per cemento, polvere di cemento in appositi camion cisterna, elementi prefabbricati, ecc... Il tipo di materiale trasportato in uscita su gomma sarà prevalentemente quello superficiale inquinato"*.

**Un'ulteriore modifica agli accordi del 3.3.1999 è stata apportata - senza informarne neppure il Consiglio comunale di Firenze – con la Conferenza di servizi chiusasi il 28.12.'03, che approvava la nuova stazione. In quella sede si è rovesciato uno dei cardini "ambientali" vantati al momento dell'approvazione del sottoattraversamento nella Conferenza di servizi del '99: l'impegno al trasporto solo ed esclusivamente su ferro dei materiali da costruzione e delle terre di scavo (smarino): "Per quanto riguarda l'imbocco Nord, compresa l'opera di scavalco [...] il trasporto dei materiali di scavo e l'approvvigionamento dei materiali potrà essere effettuato con mezzi gommati sulla base di un apposito piano di mobilità approvato dal Comune di Firenze"**.

Si tratta, a un'analisi più attenta, di vero e proprio caso di ignoranza e umiliazione delle prerogative istituzionali del Consiglio comunale di Firenze. Con un atto relativo alla progettazione per l'Alta Velocità, il 20.10.'03 la massima assemblea cittadina aveva deliberato infatti (Deliberazione n. 865) di *"impegnare il Sindaco o il suo delegato a rappresentare – in sede di Conferenza dei Servizi – le valutazioni e suggerimenti contenuti nella relazione istruttoria del Servizio Pianificazione e Grandi Progetti"*, allegata alla deliberazione stessa e definita *"parte integrante e sostanziale"* dell'atto. Nella Relazione istruttoria sulla stazione T.A.V. di Firenze e sull'opera di scavalco fra

Rifredi e Castello, redatta dalla Direzione Urbanistica del Comune di Firenze e firmata a quattro mani dagli architetti Marcello Cocchi (dirigente del Servizio Pianificazione e Grandi Progetti) e Rinaldo Hoffmann (P.O. Nodo A.V. e Mobilità), nel capitolo dedicato alle "Valutazioni sugli aspetti della cantierizzazione", la Direzione Urbanistica – nel formulare le proprie "Osservazioni al progetto della Variante imbocco nord e scavalco" - asseriva testualmente: *"È notevole l'impatto sulla viabilità cittadina causato dall'elevato transito di veicoli pesanti, previsto dal progetto, pertanto [...] lo smaltimento delle terre di scavo dovrà avvenire per ferrovia, con le stesse modalità adottate per la stazione A.V."*. Ebbene, due mesi dopo il mandato ricevuto dal Consiglio e in contrasto con le sue esplicite indicazioni, il 23 dicembre 2003 l'assessore all'Urbanistica Gianni Biagi firmava a Roma una specifica deroga alla disposizione contenuta nell'Accordo Procedimentale del 1999 (accordo che prevedeva il trasporto dei materiali di risulta esclusivamente su ferro). Si intitola "Integrazione all'Accordo procedimentale del 3 marzo 1999", è stata sottoscritta oltre che dal Comune di Firenze anche dalla Provincia (rappresentata dall'assessore Luciana Cappelli), dalla Regione Toscana (rappresentata dall'assessore Riccardo Conti) e da RFI, e così recita all'articolo 5 ("Materiali di risulta"): *"Per quanto riguarda l'imbocco Nord, compresa l'opera di scavalco [...] il trasporto dei materiali di scavo e l'approvvigionamento dei materiali potrà essere effettuato con mezzi gommati sulla base di un apposito piano di mobilità approvato dal Comune di Firenze"*.

Risulta del resto che non solo il Consiglio comunale di Firenze, ma anche la Giunta Regionale della Toscana aveva recepito in data 20.10.'03 – attraverso la Deliberazione n. 1073 e lo schema di Integrazione all'Accordo Procedimentale ad essa allegato, sotto la lettera "B", come parte integrante e sostanziale della deliberazione - le indicazioni fornite dalla Direzione Urbanistica del Comune di Firenze nella sua "Relazione istruttoria" e dall'ARPAT nel suo parere: *"Vista la relazione istruttoria del Comune di Firenze inviata con nota n. 38002/03/07 del 15.10.2003 (...) visto il parere dell'ARPAT inviato in data 20.10.2003 [non è singolare che la deliberazione citi in narrativa un documento che risulta trasmesso il giorno stesso della deliberazione? ndr] (...) delibera (...) in sede di progettazione esecutiva dovranno essere recepite le prescrizioni e le indicazioni contenute nei pareri richiamati in narrativa, che allegati sotto la lettera "A" costituiscono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione"*.

Il successivo 3.11.'03, tuttavia, la Giunta Regionale approvava una nuova deliberazione, la 1136, nella quale rovesciava il contenuto delle indicazioni fornite dalla Direzione Urbanistica del Comune di Firenze, approvate dal Consiglio Comunale e dalla Giunta Regionale stessa: *"La Giunta Regionale (...) delibera di integrare e modificare la propria precedente deliberazione n. 1073 del 20.10.2003 con l'approvazione del nuovo schema di "Integrazione all'Accordo Procedimentale" (...); di dare atto che le specifiche prescrizioni relative agli aspetti trasportistici contenute nella sopracitata deliberazione n. 1073 del 20.10.2003 sono da intendersi modificate ed integrate (...); di autorizzare il Presidente della Giunta Regionale o suo delegato alla sottoscrizione dell'accordo (...)"*. Il nuovo schema di "Integrazione all'Accordo Procedimentale" allegato alla deliberazione diventerà poi, il 23.12.'03, testo effettivo e definitivo firmato da RFI, Comune di Firenze, Provincia di Firenze e Regione Toscana.

**Appare evidente lo scavalco della Direzione Urbanistica e del Consiglio comunale di Firenze, attraverso la firma di un atto integrativo che rovescia l'Accordo procedimentale del '99.**

**Meno che mai risulta essere stata informata la popolazione della città dell'avvenuto cambiamento di scelte in merito alla movimentazione dei materiali di costruzione e di scavo. Al contrario,** l'Amministrazione ha insistito a sostenere – persino in occasione della relazione al Consiglio comunale del 19 gennaio 2004 - che *"in occasione della conferenza dei servizi del 23 dicembre sono stati confermati i precedenti accordi, anzi è stato firmato un atto integrativo dell'accordo procedimentale che nel merito ha alcuni ulteriori vantaggi per la città, per l'Amministrazione comunale e per l'area fiorentina"(!)* e che *"si confermano gli impegni per quanto riguarda il trasporto del materiale di scavo alla miniera di Santa Barbara o altrove ma comunque sempre attraverso il trasporto ferroviario" (!!!)*. Soltanto il 2 gennaio 2004 Palazzo Vecchio aveva informato in un proprio comunicato stampa, in modo sufficientemente incompleto e sibillino da passare praticamente inosservato, che *"per lo scavalco invece sarà messo a punto un piano di smaltimento ad hoc"*, senza riferire che l'accordo sottoscritto 10 giorni prima comprendeva l'autorizzazione a un massiccio trasporto su gomma.

Del resto, è buona maestra anche in questo caso l'esperienza dei lavori TAV in Mugello.

**I numerosi accordi sul ripristino per i passeggeri e l'utilizzazione come linea di cantiere della ferrovia Faentina** - inattiva dopo i bombardamenti durante la Seconda guerra mondiale sul tracciato via Vaglia fra Borgo S. Lorenzo e Firenze – sottoscritti dalla Regione Toscana, dalle Amministrazioni provinciale e comunale di Firenze, dalle Ferrovie dello Stato, dalla TAV e dal Ministero dei Trasporti, oltre che dai Comuni e dalla Comunità Montana del Mugello nell'ambito degli accordi per la tratta TAV Bologna-Firenze, **sono rimasti in massima parte lettera morta.**

**Non risulta che un solo metro cubo di inerti scavati (smarino) o destinati (materiali da costruzione) ai cantieri per l'Alta Velocità sia stato istradato sulla linea ferroviaria Faentina.** Al contrario, il Mugello è stato quotidianamente teatro di caroselli di camion, betoniere e altri mezzi di cantiere, con grave danno per la rete stradale, per la sicurezza del territorio e per la salute fisica e psichica delle popolazioni.

In particolare, l'utilizzazione come linea di cantiere per il trasporto degli inerti da e per i cantieri TAV del Mugello era stata solennemente assicurata negli accordi sottoscritti, e abbondantemente pubblicizzata, come garanzia di tutela della viabilità locale, della sicurezza e della salute delle popolazioni, della salubrità ambientale.

Nell'ambito degli accordi per la TAV, era stato sancito che la linea Faentina per il trasporto passeggeri sarebbe dovuta entrare in funzione entro il '97 su Campo di Marte e entro il settembre del '99 su Santa Maria Novella, con orari, fermate e condizioni di servizio all'altezza dei bisogni della popolazione interessata (studenti e lavoratori pendolari innanzitutto), così da dare un contributo positivo alla qualità della vita e dell'ambiente in tutta l'area mugellana e metropolitana; che il Mugello e la Val di Sieve avrebbero dovuto essere inseriti in un circuito di trasporto metropolitano, integrato con le linee Firenze-Valdarno, Firenze-Prato-Pistoia e Firenze-Empoli; che la Faentina avrebbe dovuto essere elettrificata, così da poter essere impiegata anche per il trasporto merci.

Nessuna di queste condizioni si è attuata.

Fra le principali anomalie sul piano delle procedure che accusa l'iter di approvazione del tracciato sotterraneo di Nodo AV di Firenze (un tracciato peraltro più tortuoso di quello esistente in superficie, dal momento che presenta ben quattro angoli retti fra Rovezzano e Quinto Alto), **la mancata pubblicazione del progetto di nuova stazione sotterranea "Foster", dopo che il precedente progetto di stazione "Zevi" portato nella conferenza di servizi del 3.3.'99 era stato respinto**: confliggeva infatti coi vincoli preesistenti ex L. 1089/39 posti dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali posti in tempi non sospetti dal Ministero dei Beni Culturali sugli edifici che lo 'squalo' di Zevi avrebbe dovuto vedere demoliti, vincoli puntualmente ma vanamente segnalati all'allora sindaco di Firenze Mario Primicerio attraverso la Relazione istruttoria del gruppo di lavoro nominato dal sindaco stesso con ordinanza 8847 del 18.12.98, e coordinato dal Dirigente del Servizio Pianificazione, arch. Marcello Cocchi. Nella Relazione istruttoria di questo gruppo di lavoro sul "progetto definitivo" di Italferr si sosteneva infatti esplicitamente che *"la maggior parte degli edifici da demolire sono vincolati ai sensi della Legge 1089/39 con notifica del 3.04.1992 e solo l'annullamento di tale vincolo da parte del Ministero può consentire la completa realizzazione del progetto"*. L'incauta proposizione del progetto Zevi, a dispetto di tale evidenza, da parte dell'Amministrazione comunale ha prodotto una dilazione di oltre quattro anni e mezzo nel perfezionamento di un progetto definitivo complessivo del passante AV. **La cosiddetta "stazione Foster", collocata accanto al subalveo del torrente Mugnone, esondato nel 1992 proprio in quella zona, al Romito, è stata approvata infatti solo nella conferenza di servizi conclusasi il 23.12.'03, e risulta costituita da un manufatto ben diverso dal precedente per ubicazione, caratteristiche architettoniche, contenuti, relazioni urbanistiche col tessuto circostante, connessioni con la stazione di Santa Maria Novella** (sempre più lontana e collegata attraverso la sezione terminale – presumibilmente affollata – di una linea tramviaria, piuttosto che per mezzo di un *people mover* dedicato) **e col restante sistema infrastrutturale. La mancata pubblicazione del nuovo progetto** (costosissimo peraltro se si considera il numero di nuove linee per il quale viene proposto: una da nord, una da sud) **ha clamorosamente impedito alla città di conoscere le caratteristiche di quello che vorrebbe rappresentare per il futuro il più significativo 'segno' di modernità nella città di Dante**, e ha sottratto la più macroscopica delle opere progettate da decenni alle osservazioni dei cittadini e degli esperti. Al nuovo manufatto, la cui entità di spesa – difficilmente giustificabile se rapportata al fatto che si aggiungono due soli nuovi binari alla dotazione della città – la dice lunga sulle dimensioni e sugli impatti dell'opera, **non è stata accordata neppure la salvaguardia tecnico-scientifica di una Valutazione di Impatto Ambientale!**

Leggiamo nel verbale della Conferenza di Servizi conclusasi il 23.12.'03 che *"il soggetto proponente la realizzazione dell'opera non ha ritenuto opportuno, nella prima fase approvativa, il maggiore approfondimento degli aspetti ambientali mediante la predisposizione di apposito S.I.A., considerando esaustiva la pronuncia favorevole di Compatibilità Ambientale n. 292 del 18 febbraio 1999, emessa dal suddetto Ministero nell'ambito del procedimento della su richiamata Conferenza"*.

Non si ha notizia, del resto, di alcuna istruttoria del Ministero dell'Ambiente sulla nuova stazione, né di specifiche valutazioni che sarebbero discese da tale studio, sulla scorta delle quali possa essere stata accolta come tecnicamente fondata la mancata predisposizione dell'apposito S.I.A. da parte del committente, e dunque l'estensione al nuovo manufatto della Valutazione di Impatto Ambientale formulata nel '99 per la precedente stazione AV (la cosiddetta "stazione Zevi"), il cui progetto era stato respinto il 3.3.'99 in sede di chiusura della Conferenza di servizi per la penetrazione AV di Firenze.

**Paradossale il comportamento della Regione Toscana in relazione a una delle cantierizzazioni di maggiore impatto, in corso da oltre un anno, propedeutiche al sottoattraversamento: la messa in sicurezza del torrente Mugnone.** Un cantiere la cui durata è stata annunciata per complessivamente 960 giorni, che coinvolgerà il tessuto urbano – già tormentato da decine di altri cantieri - da Via Zeffirini fino al ponte dell'Indiano. **La Regione Toscana ha escluso che si dovesse procedere – nell'ambito del progetto - a una valutazione di impatto ambientale specifica.**

La nota del 18 maggio 2000 in cui la Regione – rispondendo a un quesito posto dal Comune di Firenze - afferma che non è necessario assoggettare agli adempimenti previsti dalla L.R. 79/98 (Norme per l'applicazione della valutazione di impatto ambientale) *"le opere relative alla messa in sicurezza del Torrente Mugnone previste dalla Soc. F.S. S.p.A. nell'ambito della realizzazione degli interventi connessi con la costruzione della nuova Stazione ad Alta Velocità di Firenze"* risale al maggio 2000, quando il progetto di messa in sicurezza del Mugnone era – per quanto risulta – a uno stadio poco più che embrionale. Nella nota si legge inoltre: *"Risulta evidente come dette opere [relative alla messa in sicurezza del Torrente Mugnone, ndr] siano già state valutate per gli aspetti di compatibilità ambientale, all'interno del procedimento relativo alla valutazione della stazione ferroviaria"*. Ma tutti sanno quanto sia stato profondamente modificato quel progetto di stazione: solo a dicembre 2003 si è arrivati ad approvare la stazione AV nella versione definitiva "Foster", assai diversa dalla prima. Già nel '99, del resto, al momento in cui veniva approvato il progetto di sottoattraversamento e non approvato quello relativo alla stazione versione "Zevi" (alla quale appare fare invece riferimento la nota della Regione Toscana), si avvertiva l'opportunità di un'attenzione semmai aggiuntiva al delicato tessuto della città di Firenze, se nel verbale della Conferenza di servizi conclusiva di quella fase della "storia infinita TAV" (siamo al 3 marzo '99) si legge: *"La prof.ssa Maria Rosa Vittadini, Direttore generale del Servizio V.I.A., ha espresso una raccomandazione alla Regione affinché le opere che dovranno essere realizzate per la riorganizzazione urbanistica delle aree cittadine interessate dall'intervento ferroviario, in considerazione dell'impatto che le stesse avranno, vengano sottoposte alla valutazione di impatto ambientale di competenza regionale"*. Non sarebbe stato dunque il caso di aggiornare – alla luce di tutti questi elementi - un parere che esonera la messa in sicurezza del Mugnone dal procedimento regionale di valutazione di impatto?

Interpellato al riguardo, anche il Difensore civico della Regione Toscana scrive, il 27.9.'07: *"Negli anni successivi i presupposti oggettivi di valutazione sembrano essersi sostanzialmente modificati in quanto il progetto di nuova stazione ferroviaria esaminato in quella sede era in fase embrionale e la definitiva approvazione del progetto esecutivo pare essere non più corrispondente a quello in tale sede"*

esaminato. E' stata, in effetti, individuata una diversa ubicazione della stazione, sono stati modificati il profilo architettonico, i collegamenti e l'impatto urbanistico dell'infrastruttura". Nella sua nota, indirizzata al dirigente responsabile del Servizio di Valutazione di Impatto Ambientale della Regione Toscana, il Difensore civico ricorda che "la procedura di VIA del 1998 pare contenere solo accenni alla necessità di eseguire opere idrauliche per la messa in sicurezza del Torrente Mugnone, senza entrare nel dettaglio dell'impatto sul territorio di un intervento che, a quel tempo, mancava di concreti elementi di specificazione". Ne consegue che "potrebbero sussistere quindi elementi concreti per valutare l'opportunità di dar luogo ad una nuova procedura di VIA, aggiornata alla luce del progetto definitivo di stazione ferroviaria e riferita in modo specifico ai concreti interventi previsti per la messa in sicurezza del Torrente Mugnone". Il dott. Morales chiude con queste parole la nota, indirizzata dieci giorni or sono Servizio Valutazione di Impatto Ambientale della Regione: "In riferimento a quanto sopra descritto, Le chiedo pertanto cortesemente di illustrarmi il punto di vista della Regione con particolare richiamo alla possibilità di attivare una nuova VIA ovvero ai motivi che consentono di ritenere ancora valida ed attendibile la valutazione effettuata in riferimento al precedente progetto di nuova stazione ferroviaria per l'Alta velocità".

E in un successivo sollecito indirizzato questa volta al direttore generale del Dipartimento delle Politiche territoriali e ambientali aggiunge: "Faccio seguito alla mia precedente comunicazione di pari oggetto per sollecitarne – a distanza di oltre quattro mesi – un cortese riscontro, sino ad ora non intervenuto. L'Associazione IDRA ha posto un quesito diretto a verificare gli accertamenti effettuati in riferimento agli effetti sul territorio e sull'ambiente degli interventi previsti per la messa in sicurezza del Torrente Mugnone nell'ambito dei lavori di realizzazione della nuova stazione dell'Alta Velocità (...). Ritengo sia necessario fare chiarezza sulla completezza e sulla regolarità delle procedure amministrative non solo per rispondere ai quesiti posti dall'Associazione IDRA ma soprattutto per garantire una puntuale informazione alla popolazione ed eliminare elementi che possano divenire fonte di contrasto tra i cittadini e la pubblica amministrazione. In particolare, la presente richiesta è diretta a chiarire se la procedura di VIA effettuata sul progetto di massima di realizzazione della stazione dell'Alta Velocità possa considerarsi sufficiente ovvero se – in considerazione delle modifiche intervenute nel progetto – è necessario un momento di ulteriore approfondimento per valutare gli effetti sull'ambiente fluviale, sulla viabilità ed in generale sulla vivibilità della zona".

Morales indirizza la nota per conoscenza anche all'assessore all'Ambiente della Regione Toscana Annarita Brammerini, che invita "cortesemente a far conoscere le proprie valutazioni al riguardo e a intervenire per assicurare un tempestivo riscontro all'istanza di cui in oggetto".

La risposta finalmente inviata il 5 maggio 2008 dalla Direzione Generale delle Politiche Territoriali e Ambientali, oltre 7 mesi dopo l'invito del Difensore civico, soddisferà dott. Morales ("Mi sembra che i quesiti abbiano trovato risposta"), ma non l'Associazione Idra che – a lume di mero buon senso - continua a considerare non plausibili le argomentazioni addotte.

## IL PROGETTO PER IL PASSANTE E LA STAZIONE AV DI FIRENZE: L'OMBRA DEL CASO TAV A BOLOGNA

**Nel corso degli scavi TAV a Bologna, ha ammesso ai microfoni di RaiUno il responsabile di Rete Ferroviaria Italiana ing. Marco Rettighieri (allora referente di progetto anche per il Nodo Alta Velocità di Firenze), "ci sono stati alcuni imprevisti di natura geologica che sono stati riscontrati durante l'esecuzione dei lavori".** Lo si è appreso nel corso dell'inchiesta televisiva "Bologna, TAV: muro contro muro?", condotta da Irene Benassi, autrice per "Parallelo 41" della puntata andata in onda lo scorso 4 aprile 2009 su RaiUno nell'ambito della trasmissione "Sabato & domenica". Il servizio si occupava della **qualità della vita della popolazione che vive nelle vicinanze dei cantieri, sconvolta da polveri, inquinamento acustico anche nelle ore notturne, traffico congestionato, allagamenti, interminabili danni alle fognature, miasmi, proliferazione di ratti, vistose crepe negli edifici, conseguenti evacuazioni.** E dai cospicui ritardi che la realizzazione dell'opera registra. Sui lavori TAV nel capoluogo emiliano, l'ing. Rettighieri ammette appunto: "Contiamo di finire il tutto, cioè consentire il transito dei treni, entro il 2011. Ci sono stati dei ritardi imputabili a ricerche archeologiche, bonifiche da ordigni bellici e ci sono stati alcuni imprevisti di natura geologica che sono stati riscontrati durante l'esecuzione dei lavori".

Dopo avere ascoltato e valutato le dichiarazioni del responsabile di RFI, l'associazione Idra ha chiesto il 9 aprile 2009 all'ing. Rettighieri "di poter ricevere notizie e/o documentazione per quanto possibile circostanziate sulla natura di questi "impresisti di natura geologica", e su quali fossero invece le diverse previsioni che avevano ispirato la progettazione e/o l'esecuzione dei lavori". Proprio le criticità del progetto TAV per Firenze sotto il profilo idrogeologico erano state sottolineate dall'associazione fiorentina nelle Osservazioni sul progetto di Nodo AV di Firenze trasmesse ai Ministeri già undici anni fa, nel luglio del '98, nonché nelle Note tecniche trasmesse alla segreteria della Conferenza di servizi a febbraio del '99.

Ma nessuna risposta è mai pervenuta da parte dell'ing. Rettighieri, che qualche mese dopo è stato sostituito – come responsabile di RFI per i Nodi AV di Bologna e di Firenze – dall'ing. Francesco Bocchimuzzo. Nel corso di una audizione presso l'Osservatorio Ambientale del Nodo AV di Firenze tenutasi il 20 luglio 2009, il portavoce dell'associazione Idra ha quindi chiesto de visu all'ing. Bocchimuzzo, presente alla seduta, un incontro urgente che potesse fornire elementi di conoscenza su ciò che accade a Bologna, utili a prevenire conseguenze analoghe, o persino peggiori, nella 'città del fiore'. Ma l'incontro, concordato con l'ing. Bocchimuzzo per il 21 settembre 2009, non ha mai avuto luogo. Né l'ing. Francesco Bocchimuzzo ha mai risposto alla nota indirizzatagli da Idra l'8.2.10 in cui si scriveva: "Siamo sorpresi e anche un po' turbati per il prolungato silenzio da parte Sua, dopo che il 22 settembre scorso Ella ci ha informato telefonicamente, poche ore prima dell'appuntamento fissato per il giorno successivo, di dover rinviare a nuova data da concordare l'incontro che avevamo in calendario sul tema dell'informazione relativa al progetto di Nodo AV di Firenze. Le chiediamo di informarci, cortesemente, se il grave ritardo che dobbiamo ancora una volta registrare nella comunicazione da parte di RFI sia da ascrivere a una serie di impedimenti oggettivi che non hanno permesso di riprendere il dialogo avviato, o se vi sia invece una chiara scelta di indisponibilità all'informazione, della quale - in tal caso - gradiremmo conoscere le motivazioni. Mentre Le rinnoviamo dunque la richiesta di un incontro informativo urgente sul Nodo AV di Firenze, ora che anche il parere dell'Osservatorio Ambientale è stato compiutamente formulato, restiamo in attesa di un cortese sollecito riscontro".

D'altro canto, il 30 settembre 2009, il quotidiano bolognese L'Informazione apriva col titolo: «Quei danni colpa dei lavori», a proposito delle conseguenze della cantierizzazione per la stazione sotterranea TAV nel

capoluogo emiliano. Il Tribunale, si legge, dà ragione a due condomini, e impone ad Astaldi e Italferr una fidejussione di 800mila euro. Una prima vittoria dei cittadini offesi, che avevano fatto causa alla società del gruppo Fs e alla ditta appaltatrice per i danni che si sono manifestati in questi anni nelle abitazioni. «È un risultato molto importante - sottolinea l'avvocato Rosa Maria Ghirardini, esperta in contenziosi di questo genere affrontati in altre città - per almeno tre motivi: l'ordinanza del Tribunale riconosce che i danni sono da ricondurre ai lavori; impone la messa in sicurezza degli immobili e anche una fidejussione. Certo siamo ancora in fase istruttoria, la sentenza è ancora di là da venire, ma il risultato è molto importante». Nella nota, girata subito al sindaco Matteo Renzi, ai consiglieri comunali, al presidente dell'Osservatorio Ambientale e al segretario dell'Autorità di bacino dell'Arno, Idra sottolineava un passaggio del servizio di Marco Merlini, là dove a Italferr veniva attribuita una dichiarazione abbastanza significativa, a proposito dei contenuti del dispositivo del Tribunale: **"Nel documento non ci sono riferimenti ad errori di progettazione. Piuttosto la risposta dei suoli a certe lavorazioni può non essere prevedibile".** Una simile ammissione – convergente con quella, citata, dell'ing. Rettighieri - può e deve far riflettere, infatti, se proiettata sulla scena di Firenze.

Il legale che assiste i cittadini di Via Carracci di Bologna nell'ambito delle *class actions* intraprese contro i responsabili del grave deterioramento delle condizioni di vita e della desertificazione delle attività economiche intorno al cantiere della stazione sotterranea TAV del capoluogo bolognese ha riferito che **158 cittadini hanno aderito alla richiesta di adozione di un provvedimento di urgenza che miri ad attenuare il più possibile l'emissione delle polveri sottili, cresciuta in modo esponenziale con i cantieri TAV.** È attualmente in corso la consulenza tecnica disposta dal giudice. Il ricorso, depositato ai primi di novembre del 2009, potrebbe raggiungere il proprio primo obiettivo il prossimo 14 ottobre, data fissata per il deposito della consulenza tecnica. Se verrà adottato il provvedimento richiesto, e riconosciuto il comportamento illegittimo e illecito da parte di RFI (committente) e Astaldi (esecutore dei lavori per la stazione sotterranea AV di Bologna), scatterà a ruota l'azione risarcitoria.

**Ma altri 250 cittadini hanno chiesto di partecipare a questo giudizio sulle Pm10. Ed è partita anche per loro una causa per risarcimento del danno ambientale e del danno morale: due tipologie di offese collettive, che hanno colpito – e continuano a colpire – indistintamente tutti i cittadini.**

Se la Cassazione ha stabilito che 5000 euro è il risarcimento minimo dovuto alle associazioni ambientaliste costituite parte civile (come è successo a Idra, al termine del primo grado del procedimento penale per i danni ambientali TAV in Mugello e a Sesto Fiorentino), **il singolo cittadino – che soffre il danno in maniera diretta – ha certamente diritto a un risarcimento superiore, che l'avv. Giudice ha quantificato forfettariamente in 10.000 euro di danno ambientale a persona.**

Quanto al danno morale, che è dovuto ad ogni parte lesa costretta a subire un fatto costituente reato, *"siccome ogni superamento dei massimi previsto dalla normativa costituisce reato, per ogni reato ho chiesto – ha spiegato alla delegazione di Idra l'avv. Giudice - la modestissima somma di 100 euro".* Ma già solo nell'arco del triennio 2006-2009 si sono avuti oltre 500 sforamenti delle Pm10. **Ciascun cittadino, dunque, rivendica un risarcimento di 100 euro per ciascuno dei 411 sforamenti attestati, detratti i 35 sforamenti annui tollerati dalla legge.**

In conclusione, fra danno ambientale e danno morale, ogni cittadino residente dal 1 giugno 2006 nell'area della nuova costruenda stazione TAV di Bologna ha diritto – questa la richiesta dello Studio Giudice - a un risarcimento danni di oltre 50.000 euro.

Centinaia e centinaia di residenti hanno prenotato presso lo Studio legale Giudice un'ulteriore azione, legata al protrarsi dei lavori (ben oltre i 48 mesi annunciati), e tesa al conguaglio degli indennizzi riconosciuti dallo stesso "Protocollo Nodi" firmato da TAV SpA, e al riconoscimento del diritto agli indennizzi anche da parte di coloro che – non strettamente frontisti, e dunque esclusi da tale diritto nelle planimetrie del committente – sono stati e sono tuttavia altrettanto esposti ai danni da inquinamento atmosferico, acustico e vibrazioni.

È stato calcolato che RFI potrebbe avere in questo caso da indennizzare, qualora i lavori si protraessero – come è possibile – per altri 48 mesi, una cifra pari a circa 225 euro per mq di superficie delle abitazioni e dei fondi dei 530 frontisti riconosciuti tali (fra residenti e attività economiche), ed eventualmente degli altri numerosi residenti di cui venga riconosciuto il diritto risarcitorio.

**A Firenze ben 91 "atti di significazione e diffida" sono stati raccolti e trasmessi già nel febbraio del '99 alle Amministrazioni che col loro assenso hanno concorso il mese successivo all'approvazione del progetto di sottoattraversamento.** Vi hanno aderito residenti di Via Vasco de Gama, Viale Lavagnini, Viale don Minzoni, Via Landino, Viale Milton, Via fra' Bartolommeo, Viale Corsica, Via Pian dei Carpini. Considerato quanto si verifica oggi a Bologna, **vorrà RFI esporsi anche a Firenze a una battaglia legale e a un salasso economico aggiuntivo di entità paragonabile o persino più cospicua? Vorrà il ministro delle Infrastrutture aggiungere al gravosissimo budget da destinare al sottoattraversamento del capoluogo toscano anche questa voce passiva, mentre infuria la crisi e si sottraggono le risorse al trasporto di massa su ferro?**

## IL PROGETTO PER IL PASSANTE E LA STAZIONE AV DI FIRENZE: CRITICITÀ AGGIUNTIVE

**In relazione alle conseguenze degli scavi sui manufatti in superficie, si è appreso che il problema della modellizzazione era risultato fondamentale negli studi dell'Osservatorio Ambientale per il Nodo AV di Firenze, ma anche che le valutazioni dell'Osservatorio hanno dovuto limitarsi agli impatti sull'ambiente e sul paesaggio. È opportuno considerare invece che in ambiente urbano l'impatto ambientale non può prescindere dagli impatti sulle costruzioni, e in particolare da quelli sui monumenti. Un problema centrale è perciò la valutazione della subsidenza indotta, e cioè gli effetti sulle costruzioni in termini di cedimenti e rotazioni.**

In particolare, nelle espressioni matematiche generalmente usate per il calcolo della subsidenza e utilizzate anche nel caso di Firenze, compaiono due quantità (il volume perso  $V_p$  e il coefficiente  $k$ ) che, dai dati disponibili in letteratura, risultano molto dispersi e dipendenti, oltre che dalla tecnica di scavo, dalla natura dei terreni attraversati. Ad una prima analisi i valori adottati per la stima della subsidenza indotta appaiono poco cautelativi. Data la grande sensibilità dei risultati del calcolo ai valori assunti per i due coefficienti appare necessario approfondire il problema, anche attraverso una riflessione tecnico-scientifica sui risultati di alcune recenti ricerche sperimentali condotte nelle gallerie della tratta Firenze-Bologna. In relazione agli interrogativi sui valori di taluni coefficienti utilizzati per il calcolo della subsidenza, sono stati depositati a beneficio dell'Osservatorio Ambientale il recente studio "Alcune considerazioni sui possibili danni agli edifici causati dalle gallerie per il sottoattraversamento ferroviario della città di Firenze", di Giovanni Vannucchi, l'articolo "Subsidence induced by shallow tunnels construction: a simplified approach to the risk-of-damage band evaluation", di Guido Barbieri e Tiziano Collotta, e il lavoro di E. Bilotta, G. Russo, C. Viggiani "Cedimenti indotti da gallerie superficiali in ambiente urbano" (XXI Convegno Nazionale di Geotecnica su "Opere in ambiente urbano", L'Aquila, 2002) che, sulla base dei risultati sperimentali di misure di cedimenti effettuati su una novantina di gallerie, consigliano per il caso di gallerie scavate con scudo su terreni alluvionali dei valori molto differenti da quelli utilizzati per i tunnel di Firenze. Risulta evidente che se si adottassero i valori suggeriti da Bilotta et al., i cedimenti sarebbero molto maggiori e supererebbero le soglie di allarme. **Appaiono dunque ben fondate le perplessità che in ambienti esperti si nutrono in relazione alla fattibilità del progetto di passante e stazione sotterranei nel delicatissimo sistema storico, urbano e metropolitano fiorentino. Né l'OA né il suo supporto tecnico ARPAT, del resto, a quanto si è appreso, sono abilitati a verificare le caratteristiche strutturali e costruttive dell'opera: una lacuna che non potrebbe non essere colmata, prima che gli scavi avessero eventualmente inizio.**

Giova ricordare al riguardo come l'allora assessore all'Urbanistica del Comune di Firenze arch. Gianni Biagi, in un convegno tenutosi il 9.7.'07 nella Sala "Affreschi" del Consiglio Regionale della Toscana dal titolo "Tav a Firenze ... Quale Progetto?", avesse espresso l'intenzione di allargare – per evidenti motivi di opportunità - la fascia di attenzione intorno ai due tunnel rispetto a quella prospettata nel progetto cosiddetto definitivo. *"Sicuramente ci sono degli elementi ancora da approfondire"*, ebbe a dichiarare l'assessore. *"Il primo è la ristrettezza della fascia proposta dal monitoraggio. Questo deriva da una serie di impegni e di accordi fatti a suo tempo, ma io personalmente, ma anche membri dell'Osservatorio tecnico ritengono, che questa fascia che oggi è di 10 metri sia scarsa, scarsamente affidabile, e soprattutto non coerente con l'attenzione che la città ha sul problema. Quindi su questo punto io credo che sia un lavoro importante quello di poter lavorare insieme (...) per consentire un necessario adeguamento delle condizioni di monitoraggio"*. Niente risulta essere stato deciso al riguardo.

Alla luce di quanto fin qui assodato, **ci domandiamo se non siano ancora oggi di drammatica attualità le considerazioni espresse nell'estate del 2000 dall'assessore regionale all'Ambiente Tommaso Franci, dopo le grandi emergenze idrogeologiche socialmente percepite in Mugello per effetto della cantierizzazione TAV. L'assessore ammise pubblicamente che "in Mugello siamo a raccattare i cocci". E aggiunse – sulla scorta della relazione dell'Osservatorio Ambientale per la Tratta appenninica – che non solo che la progettazione delle gallerie era fondata su assunti scientificamente errati, ma anche - e soprattutto - che quell'Osservatorio Ambientale e la mano pubblica non erano attrezzati a giudicare in proprio una serie di questioni: in particolare non disponevano di competenze sufficienti a valutare in maniera autonoma la progettazione e le modalità realizzative dell'opera, ma dovevano in questo dipendere dalle valutazioni dell'autorità tecnica del soggetto proponente e controllato, nella fattispecie Italferr. In questo limite l'assessore individuava – correttamente – un vizio di fondo dell'intera impalcatura dei controlli. Ci risulta che ancora oggi la dotazione e le competenze tecnico-scientifiche di cui dispongono l'Osservatorio per il Nodo AV di Firenze e l'ARPAT per far fronte ai complessi interrogativi che il progetto di sottoattraversamento di Firenze presenta non siano affatto rispondenti a tutte le esigenze di monitoraggio e di controllo. In particolare, in particolare per quanto riguarda la salvaguardia nel breve, medio e lungo periodo del patrimonio edilizio e architettonico di superficie. Per quanto abbiamo potuto apprendere nel corso delle audizioni e degli incontri con l'Osservatorio, oltre ad accusare tutti i limiti già descritti esso non dispone neppure di strumenti sufficienti a esprimere una valutazione autonoma, sotto tutti gli aspetti, della sostenibilità del progetto e della sua esecuzione.**

**Il meccanismo contrattuale legato alla figura del *general contractor*, confermata anche per la TAV a Firenze ed energicamente censurata dall’Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici e dalla Corte dei conti, produce effetti devastanti sull’economia nazionale.** Si tratta di conseguenze che non gravano solo sull’erario e sull’ambiente, ma anche sulla durata e la qualità dei lavori. Uno scenario che è **suscettibile di vanificare ogni sforzo di saggia programmazione compiuto nell’alveo del Piano Strutturale del Comune di Firenze, e di mettere in ginocchio una città già gravemente provata, come ASL e ARPAT attestano** nelle loro analisi.

## **IL PROGETTO PER IL PASSANTE E LA STAZIONE AV DI FIRENZE: IL PUNTO DI VISTA DEGLI ORGANI DI TUTELA DELLA SALUTE E DELL’AMBIENTE**

Anche il capitolo dei controlli richiama con forza il precedente della cantierizzazione TAV in Mugello.

La “nota sintetica” dell’ARPAT sulle attività di controllo (datata 15.10.97 e inoltrata agli assessori regionali ai Trasporti, all’Ambiente e alle Riforme istituzionali, al Rappresentante della Regione Toscana presso l’Osservatorio Ambientale, e ai sindaci di Firenze, di Sesto Fiorentino e del Mugello) conteneva - oltre al dettagliato elenco delle inadempienze registrate a 360° nella costruzione del tunnel AV - un articolato *j'accuse* a carico dello stesso impianto di controllo della 'grande opera' del traforo dell'Appennino. A distanza di oltre due anni dalla firma dell'accordo per la tratta AV, e quasi un anno e mezzo dopo l'inizio dei lavori, l'ARPAT non risultava infatti in grado di operare opportunamente, priva com'era delle necessarie risorse sia economiche sia di personale. Al punto che, recita la nota, *“tali risorse sono state “sottratte”, stante la situazione di emergenza, alle altre attività del Dipartimento”*. Ne restava ovviamente inficiata anche la capacità di verifica dell’attendibilità del monitoraggio dei parametri ambientali, affidato dagli accordi - curiosamente - agli stessi costruttori dell’opera (di fatto controllori e controllati!).

Quella storia sembra ripetersi. **Nonostante la vulnerabilità sociale straordinariamente più elevata che l’ambiente urbano fiorentino presenta, il bollettino ARPAT di pochi giorni or sono (reca la data del 12 luglio 2010), così recita: “Le risorse impiegate nell’anno 2009 dal Dipartimento provinciale di Firenze e dal Servizio sub provinciale Firenze - Sudest, solo per le grandi opere dell’Area fiorentina sono stimabili in circa 3 unità equivalenti di personale a tempo pieno (più il personale di laboratorio) (...). L’Area VIA VAS GIM utilizza complessivamente per le grandi opere sulla Provincia di Firenze circa 4 unità di cui 2 per il Nodo”!**

La lezione dell’Appennino sembra non aver insegnato alcunché neppure in termini di coordinamento dei soggetti pubblici chiamati a tutelare ambiente, salute e sicurezza.

Timidamente (ma il messaggio è fin troppo chiaro) l’ARPAT solleva nello stesso ArpatNews del 12 luglio scorso il tema della **mancata capacità di coordinamento**.

*“ARPAT non è l’unico soggetto che abbia competenze riguardo alla verifica della corretta realizzazione delle grandi opere. La complessità legata alla loro cantierizzazione, realtà in continua evoluzione, è tale da richiedere un’azione sinergica di tutti i soggetti coinvolti che abbiano competenze nel rilascio di autorizzazioni, nel controllo della sicurezza sui cantieri e della viabilità, riguardo alle interferenze con gli edifici, nonché sulla tutela della salute (Provincia, Comuni Azienda USL, ecc.). È , perciò, **auspicabile che si possano migliorare il coordinamento e le sinergie fra questi soggetti, nel rispetto delle reciproche competenze”**.*

Da parte sua l’ARPAT non ha certo dissimulato – nel parere espresso il 20 ottobre 2003 sulle modifiche nel tratto Castello-Rifredi e nel progetto di nuova stazione AV - le proprie **preoccupazioni per le “gravi carenze di valutazione degli impatti conseguenti alle opere descritte nella variante ed alla fase di cantierizzazione necessaria alla loro realizzazione”**. Citiamo qui la premessa del documento:

*“Il presente parere è stato prodotto sulla base della documentazione descritta in dettaglio nelle sezioni relative alle diverse matrici di valutazione. In generale **il progetto presenta gravi carenze di valutazione degli impatti conseguenti alle opere descritte nella variante ed alla fase di cantierizzazione necessaria alla loro realizzazione. Conseguentemente molte mitigazioni non sono debitamente dimensionate o previste.***

*Tali carenze non consentono una compiuta valutazione della correttezza delle soluzioni progettuali proposte. **Qualora si ritenga di dover comunque approvare il progetto presentato, si ritiene indispensabile prescrivere un successivo esame dei progetti esecutivi dell’opera e della fase di cantierizzazione, per poter***

*definire compiutamente il dimensionamento delle mitigazioni necessarie e gli accorgimenti di gestione dei cantieri da prescrivere per una successiva efficace vigilanza sulla loro conduzione. Inoltre, dall'esame della documentazione presentata emergono comunque alcune gravi carenze, relativamente alle quali si formulano, già in questa fase, le necessarie prescrizioni, numerate da 1 a 11 nel corpo del testo, senza che queste possano essere ritenute esaustive".*

Apparentemente inascoltato, già il 23.11.'98 il Coordinatore Gruppo T.A.V. Igiene Pubblica dell'ASL 10 di Firenze aveva significato al Nucleo di Valutazione di Impatto Ambientale della Regione Toscana le proprie gravi perplessità: ***"Pur riconoscendo che i criteri sulle scelte progettuali di massima non appaiono di stretta competenza igienista, riteniamo che la lunga fase di funzionamento dei cantieri potrà avere un impatto eccessivamente pesante sulla complessiva vivibilità e fruibilità della città di Firenze. Non si può infatti ritenere soddisfatta la tutela della salute della popolazione, se la valutazione viene limitata alle analisi eseguite su modelli previsionali di dati sulla qualità dell'aria e sul rumore senza che si prenda in considerazione l'impatto globale che la simultanea apertura di più cantieri in area urbana avrà sulla circolazione di persone e merci sia nella stessa area urbana che nell'hinterland. Infatti i cantieri vanno ad incidere su una situazione già critica per quanto riguarda l'inquinamento acustico ed atmosferico originato dal traffico veicolare, e con particolare rilevanza per alcuni inquinanti atmosferici che superano in periodi critici, già nella situazione attuale, gli standard di qualità dell'aria. A nostro giudizio lo studio ha in sostanza sottovalutato quale impatto complessivo possa avere la messa in cantiere dell'opera e come le difficoltà temporanee, ma a lungo termine sulla mobilità cittadina e non solo possano pesantemente incidere sulla qualità della vita. A nostro avviso andrebbe approfondita l'analisi di tali problematiche tenendo anche conto anche dell'interazione funzionale che inevitabilmente si creerà tra i cantieri T.A.V. e la successiva messa in funzione di altre due importanti opere viarie, funzionalmente strettamente connesse con quanto in oggetto di valutazione, vale a dire la terza corsia autostradale e la variante di valico".***

**Nessun tipo di considerazione ha ricevuto l'esigenza, espressa dalla ASL, di istituire un osservatorio epidemiologico** ai fini di una valutazione di impatto sulla salute, che monitorasse gli indicatori di esposizione per la valutazione dell'inquinamento ambientale diretto (rumore, suolo, aria ed onde elettromagnetiche) ed indiretto (aumento del numero delle giornate nelle quali possono verificarsi, per gli inquinanti atmosferici, livelli superiori a quelli di attenzione), e che assicurasse una correlazione con i dati di morbilità (ricoveri ospedalieri, segnalazioni di medici a campione, numero di accessi per determinate cause inerenti ai Pronti Soccorso ecc.) e con misure di qualità della vita (es.: tempi di percorrenza media, accessibilità ai servizi pubblici essenziali da parte di fasce deboli (anziani, portatori di handicap).

**Anche i due studi successivamente approntati dalla ASL (uno dei quali in collaborazione con l'ARPAT) per la sorveglianza e il monitoraggio ambientale-sanitario dei cantieri delle grandi infrastrutture di trasporto pubblico nel capoluogo toscano. Dati rispettivamente 2000 e 2001 ("Progetto per la sorveglianza dell'impatto sulla salute della popolazione residente a Firenze" e "Proposta di monitoraggio ambientale sanitario dei cantieri delle grandi infrastrutture di trasporto pubblico") sono rimasti lettera morta: nessuna istituzione pubblica, né locale né centrale, si è data cura di raccogliere le indicazioni di ASL e ARPAT, e gli interventi di tutela proposti sono rimasti scandalosamente privi del benché minimo finanziamento, a fronte della valanga di risorse pubbliche generosamente stanziata per la cantierizzazione dell'opera. E' stato saggio sorvolare su una diagnosi così preoccupata?**

***"La Valutazione di Impatto Ambientale per la TAV – scrive l'ASL 10 a progetto di sottoattraversamento già approvato -, pur rispettando nella fase procedurale quanto previsto dalla vigente legislazione, rimane purtroppo limitata ad analisi di modelli previsionali sulle trasformazioni e variazioni delle matrici ambientali (rumore - aria - suolo - acque), che mai potranno prendere in considerazione l'impatto globale della simultanea apertura dei cantieri nell'area urbana. I cantieri, infatti, andranno ad incidere soprattutto su una circolazione viaria già di per sé sofferente, a causa della conformazione urbanistica della città, e critica in relazione all'inquinamento acustico ed atmosferico ad essa legato. L'inquinamento acustico ed atmosferico originato dal traffico veicolare, sia pubblico che privato, già nella situazione critica attuale, si caratterizzano per i frequenti superamenti degli standard igienico-sanitari previsti dall'OMS e dalla UE oltre, chiaramente, dei limiti di legge vigenti. A nostro giudizio lo studio di VIA ha sottovalutato quale impatto complessivo possa avere la messa in cantiere dell'opera e come le difficoltà temporanee, ma a lungo termine, sulla mobilità cittadina e non solo, possano pesantemente incidere sulla qualità della vita. Si ritiene pertanto importante, per una idonea valutazione e conseguente gestione del rischio, approfondire l'analisi di tali problematiche, tenendo inoltre conto dell'interazione funzionale che inevitabilmente si creerà tra i cantieri TAV, la tramvia Firenze-Scandicci, la terza corsia autostradale e tutte quelle opere intimamente connesse alle stesse".***

## **IL PROGETTO PER IL PASSANTE E LA STAZIONE AV DI FIRENZE: IL DESERTO INFORMATIVO**

**Il grado e la qualità dell'informazione che ha preceduto la chiusura della conferenza di servizi del '99 è stato largamente deludente a fronte dell'importanza dell'intervento proposto.**

**Negli undici anni che ci separano dalla decisione del tracciato del sottoattraversamento, le Amministrazioni Pubbliche non hanno adottato alcun provvedimento atto a colmare lo straordinario gap informativo imposto alla città.** Hanno fatto, se possibile, anche peggio quando hanno stabilito di escludere la cittadinanza – come si è sopra indicato – dalla conoscenza e della possibilità di interlocuzione sul nuovo progetto di stazione approvato a dicembre 2003.

E ancora oggi i decisori sembrano voler fare i conti senza la città: **la mancata pubblicità dei contenuti concreti del progetto esecutivo non promette niente di buono.**

L'informazione non può essere correttamente concepita se non come un'attività capillare, flessibile, assistita. Sono **necessari investimenti di energie e di risorse** capaci di rispondere alle esigenze diffuse di trasparenza e alle richieste motivate di garanzie da parte di un tessuto sociale urbano fin qui imprudentemente bypassato, nonostante i rischi significativi che il progetto comporta a carico di un patrimonio edilizio, storico e architettonico fra i più preziosi al mondo, e nonostante le gravi e sintomatiche insufficienze con le quali il progetto esecutivo è stato presentato al vaglio dell'Osservatorio. Alcune preoccupanti riflessioni derivano non solo dagli eventi di questi ultimi mesi nel teatro TAV di Bologna, ma dagli stessi contenuti del Parere emesso dall'Osservatorio lo scorso 5 febbraio 2010: in esso si legge ad esempio che le osservazioni dell'Università di Firenze, del SUT (Supporto Tecnico ARPAT) e dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno *"hanno evidenziato la necessità di rivedere la ricostruzione delle caratteristiche idrogeologiche del sottosuolo e la modellazione del flusso delle acque sotterranee lungo il tracciato ferroviario con ulteriori elaborazioni progettuali"*.

**La scelta del sottoattraversamento e quella del tracciato individuato non è derivata da un confronto pubblico fra ipotesi alternative, ma è stata posta come un postulato** non assoggettabile a discussione: l'unico tentativo, necessariamente schematico, di presentare al pubblico il ventaglio di opzioni disponibili è stato attuato di propria iniziativa attraverso un sondaggio dal giornale *La Nazione*, senza che i risultati di quel sondaggio siano stati considerati meritevoli di un qualche approfondimento in sede di confronto fra istituzioni rappresentative e cittadinanza.

Solo negli ultimi mesi è stato attivato dall'Osservatorio Ambientale uno sportello informativo, aperto soltanto due pomeriggi alla settimana (per un totale di sei ore), ospite di Italferr e con condizioni di accesso non delle più agevoli, e un sito web con accesso legato all'inserimento di user ID e password. Nessuna delle Amministrazioni pubbliche coinvolte nei processi decisionali ha accettato gli inviti dell'Associazione *Idra* a organizzare incontri pubblici informativi sui temi del passante e della stazione, o anche soltanto ad intervenire.

## CONCLUSIONI

Le circostanze citate descrivono **un quadro allarmante** sul piano della credibilità del progetto di sottoattraversamento TAV di Firenze, del contesto in cui esso si colloca, dell'atteggiamento dei rappresentanti delle istituzioni pubbliche deputate a tutelare le comunità, il territorio e il buon governo della spesa.

Con quale coraggio si potrebbe dunque oggi avallare **un accanimento così evidente e feroce nei confronti del buon senso, dell'erario, dell'opinione pubblica, dei documenti, degli atti?**

Di fronte a questa costellazione di fatti e misfatti come si potrà perseverare nell'errore?

Come potrebbero dal canto loro i cittadini, di fronte a esperienze come quelle descritte, continuare a nutrire fiducia nel 'sistema' delle istituzioni pubbliche chiamate a rappresentarli e a tutelarli, quando esse sono mortificate nei propri buoni propositi (è il caso di ASL e ARPAT) o, al contrario, si fanno direttamente promotrici e sponsor di avventure progettuali rapaci e dai piedi d'argilla?

**Un pessimo progetto, per quanto approvato e timbrato, non cessa per questo motivo di essere un pessimo progetto.** E può forse la minaccia delle penali paventate per effetto del mancato rispetto dei contratti sottoscritti giustificare la scelta di realizzarlo comunque, quel progetto, anche se e quando si palesa come provatamente insostenibile per l'ambiente, per la salute e per l'economia di un'intera città, oltre che per le casse erariali, e di dubbia efficacia rispetto agli obiettivi trasportistici che pretende – aprioristicamente - di perseguire? **La penale che dovrebbe pagare per anni la città, a partire dalle sue generazioni più giovani, sarebbe incomparabilmente più salata, e per ciò stesso inaccettabile.**

La prosecuzione dei lavori per il sottoattraversamento AV di Firenze nelle condizioni descritte (mancato confronto fra opzioni alternative; assenza di informazioni alla cittadinanza; previsione di impatti certi immediati e di lungo periodo sulle abitazioni e sui beni culturali; effetti ambientali, sanitari e sociali rilevanti; sottodimensionamento degli apparati di controllo e di tutela; oneri economici pubblici complessivi

insostenibili in un contesto di crisi globale, e destinati peraltro a lievitare qualora si intenda costruire 'a regola d'arte' e mantenere in modo efficiente per decenni; architettura finanziaria nettamente sotto accusa da parte degli organi di controllo dei conti pubblici, Autorità per la vigilanza dei contratti pubblici e Corte dei conti in testa) rischia di configurarsi come **uno scandalo destinato a trascinarsi nel tempo, e ad accompagnare con effetti nefasti l'intera e difficilmente prevedibile durata dei lavori, che sarebbero suscettibili di essere sottoposti in ogni momento a contenziosi, interruzioni e verifiche, con risultati devastanti anche per l'immagine internazionale derivante da un interminabile intervento a cuore aperto nella città patrimonio mondiale dell'UNESCO.**

Coi cordoni della borsa pubblica che non potranno che continuare a stringersi, cominciare a bucare Firenze (il cui centro storico è patrimonio mondiale dell'umanità tutelato dall'UNESCO) senza alcuna garanzia che quei due tunnel ospiteranno mai binari o treni, ancorché pagati a peso d'oro, sarebbe uno stupido crimine. E non consolerebbe nessuno, certo, leggere fra qualche anno, in qualche sentenza di tribunale, che ancora una volta si è costruito distruggendo, e che lo si è fatto in un territorio prezioso, unico. Non vorremmo leggere ancora una volta su qualche giornale che un autorevole esperto ha diagnosticato, a danni ormai irreparabilmente fatti: *"Ha vinto la velocità, ma dobbiamo essere contenti? Abbiamo distrutto ambiente e salute dei cittadini. Sarebbe come fare pressione su un medico per avere una diagnosi in tre minuti con il rischio che sia imprecisa"* (Salvatore Settis, *Corriere Fiorentino*, 15.6.'10).

**Adesso si esige dagli amministratori pubblici senso delle proporzioni, parsimonia, lungimiranza. E onestà intellettuale. Si ammetta, laddove è necessario, che molte decisioni sono risultate sbagliate, si prenda esplicitamente le distanze da esse e si ricominci dal punto giusto.** L'unica scelta sensata appare essere adesso quella di prendere e dare atto del fatto che l'opzione fortissimamente voluta dalle Amministrazioni che hanno preceduto quelle attuali è oggettivamente errata e impraticabile, e che – dopo tre lustri di carte, progetti e accordi sottratti alla conoscenza e al controllo democratico dei cittadini – diventa **indispensabile tornare alla città e aprire un dibattito pubblico** che – come nell'esperienza genovese per la Gronda autostradale – permetta di **istituire un rapporto finalmente trasparente coi cittadini. È forse l'ultima occasione utile per riguadagnare credibilità democratica.**

**Proposte concrete? Ribadiamo quelle già inoltrate al sindaco di Firenze, validate dall'ing. Ivan Cicconi e dal prof. Marco Ponti, che si sono resi disponibili a collaborare con Palazzo Vecchio.**

Gli aspetti critici della soluzione progettuale adottata sono ormai noti, così come quelli relativi all'istituto contrattuale adottato. La soluzione progettuale presenta un forte impatto ambientale e soprattutto scarsa consapevolezza (insufficienza degli studi) degli effetti geo- e idrologici. L'istituto contrattuale prevede una delega totale della progettazione e direzione dell'opera e incontrollabilità del *contraente generale*.

**I rischi intrinseci del progetto si alimentano dunque e si potenziano ulteriormente nella combinazione della soluzione progettuale affidata al *contraente generale*, con rischi super-potenziati. L'alternativa non può non riguardare entrambe le criticità della soluzione attuale (la soluzione progettuale; l'istituto contrattuale): **deve ricondurre entrambe dentro una logica ed un percorso normale e coerente con gli indirizzi e le norme comunitarie.****

1. Sospensione delle operazioni in corso, in quanto non validate da analisi costi-benefici sociali comparative e neutrali.
2. Predisposizione di più progetti alternativi di cui si dimostri un miglior rapporto costi-benefici sociali (potrebbe essere opportuno concentrarsi su quelli che beneficiano al meglio l'area e l'economia fiorentina).
3. Definizione di un progetto preliminare (e definitivo) da condividere con il territorio con la corretta applicazione delle procedure di valutazione costi-benefici e di impatto ambientale.
4. Condivisa la scelta progettuale (il progetto preliminare o definitivo), si pone il problema della definizione del progetto esecutivo, il quale dovrebbe essere sotto il controllo del committente pubblico.
  - 4.1 – Progetto esecutivo affidato "in-house" a Italferr.
  - 4.2 – Progetto esecutivo affidato attraverso gara europea da RFI ad una Società di progettazione.
5. Acquisito il progetto esecutivo, RFI affida attraverso gara europea la realizzazione dell'opera con un "contratto di appalto", e dunque mantenendo la responsabilità della "direzione dei lavori" in capo al committente.

In alternativa ai passaggi 4 e 5, si potrebbe anche ricorrere (per accelerare i tempi) alla soluzione dell'"appalto integrato", con il quale vengono affidate con un'unica gara e ad un unico soggetto (o raggruppamento) la "progettazione esecutiva" e l'"esecuzione" dell'opera, mantenendo anche in questo caso in capo al committente sia la "validazione" del progetto esecutivo sia la "direzione lavori della esecuzione".