

Associazione di volontariato *Idra*

Tel. e fax 055.233.76.65; e-mail ldrafir@tin.it; web <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>

Convegno “Tav a Firenze ... Quale Progetto?”

Lunedì 9 luglio 2007, ore 9.30 - 14.00, Sala "Affreschi" del Consiglio Regionale della Toscana - Via Cavour 4, Firenze

Contributo alla discussione

“I Verdi sostengono la necessità di approfondire la tematica del progetto del nodo AV di Firenze, la cui realizzazione è da considerarsi necessaria”: questa la sbrigativa epigrafe all’invito al convegno odierno. Ma si tratta, più che di un’affermazione, di un postulato, privo come appare di analisi, cifre e argomentazioni alle spalle. Smontato, presta il fianco a numerosi rilievi.

Il problema in realtà non è solo il progetto del nodo: è l’intero affare TAV!

Il disastro erariale, ambientale, trasportistico e sociale in Mugello, lungo la tratta AV Firenze-Bologna, non ha insegnato proprio niente ai Verdi, che hanno amministrato il Paese, i Comuni, la Provincia di Firenze e la Regione Toscana proprio negli anni in cui quel disastro si è andato consumando?

Chi ha avuto ed ha responsabilità di governo, ed ha accompagnato con elogi, consenso e delibere l’iter del sottoattraversamento di Firenze, non ritiene di dover fare i conti con la matrice economica e culturale di scelte che già in fase progettuale erano state giudicate palesemente improvvide, e la cui ostinata realizzazione ha dato luogo, sull’Appennino e a Monte Morello, a conseguenze la cui gravità è sotto gli occhi di tutti? Il “sistema TAV” (con gli scandalosi risvolti anche penali della cantierizzazione della tratta, che sono oggetto da anni di un ponderoso processo presso il Tribunale di Firenze) non è dunque ancora in discussione?



Le condizioni dell'erario a valle della TAV
Il torrente Veccione a Firenzuola racconta...
(Sito di Importanza Comunitaria SIC 38 "Giglio - Colla di Casaglia")

Controindicazioni di carattere trasportistico del “sistema TAV”

Sul nodo ferroviario di Firenze si sono visti realizzare solo negli ultimissimi anni interventi di **ammodernamento infrastrutturale e tecnologico** di superficie, che ne hanno dilatato la capacità ben prima che sia avviata la realizzazione del sottoattraversamento AV, propagandato invece per anni e tuttora come condizione ineludibile della “metropolitana di superficie”.

A questo punto è solo questione di scelta di campo: **vera “cura del ferro” o “TAV a fondo perduto”?** L’universo di interessi ai quali fa riferimento il modello TAV SpA, che le popolazioni del Piemonte, della Liguria, della Lombardia, del Veneto, del Friuli e della Venezia Giulia contestano alla radice, non può essere ignorato neppure a Firenze. Mentre su un piano strettamente trasportistico il nodo fiorentino - che, con qualche piccolo accorgimento, già com’è può ospitare in superficie il transito dei treni a lunga percorrenza - necessita di azioni ispirate a una filosofia e a un’economia antitetiche al sistema TAV:

- **il ripristino di stazioni e aree ferroviarie dismesse e trasferite ad usi speculativi non-ferroviari o anti-ferroviari** (pensiamo alla storica “Leopolda” consegnata al ruolo di centro espositivo, e alla massiccia cementificazione immobiliare nelle aree adiacenti, con nuova offerta di asfalto per la mobilità su gomma; poco più lontano, pensiamo alla dismissione dell’enorme area ferroviaria di Pontassieve);
- **un’organizzazione razionale dei flussi** (secondo una concezione di rete, e non Firenze-centrica);
- **fermate metropolitane di superficie più numerose, e frequenze di servizio più elevate, con collegamenti intermodali** di nome e di fatto con gli altri vettori di trasporto pubblico;
- potenziamento della Pontremolese (porti del Tirreno) e delle linee storiche pressoché abbandonate Faentina (verso Ravenna) e Porrettana, anche ai fini del **trasporto merci su ferro connesso al cabotaggio** (altro che le fantasie di convogli merci da Livorno a Bologna via Firenze sulla tratta TAV!);
- investimenti adeguati a **riorganizzare seriamente la manutenzione** e per l’**acquisto di nuovo materiale rotabile** (laddove le istituzioni competenti, fra cui la Regione Toscana, non appaiono in grado di imporre a Trenitalia standard elementari di decenza ed affidabilità).

Quanto alla velocizzazione dei servizi di lunga percorrenza, **soluzioni alternative sono notoriamente disponibili da anni** (come le proposte Marino-Malesani e Beltramba), ma forse troppo economiche per meritare di essere considerate.

Nessun indicatore credibile, del resto, tranne l'abusata propaganda TAV-FS, lascia ragionevolmente ritenere **che la 'tratta infinita' TAV Bologna-Firenze possa entrare in esercizio** (dopo la primitiva scadenza promessa per il 2003) **neppure nel 2009**, atteso che permangono importanti ombre sulla qualità costruttiva dell'opera (già demolita e ricostruita in più punti, con una "Commissione di collaudo in corso d'opera" misteriosamente dimissionaria nella maggioranza dei propri componenti) e sulla sicurezza intrinseca (sprovvista com'è - per 60 km di galleria - del tunnel parallelo di soccorso, e tarata per un'alimentazione a 25 kV a corrente alternata, sospetta di cancerogenicità).

Controindicazioni di carattere finanziario dell'architettura finanziaria TAV

L'architettura contrattuale dell'Alta Velocità non è cambiata rispetto al modello imposto alla realizzazione delle infrastrutture TAV (tratta Bologna-Firenze inclusa) dai governi che si sono succeduti negli ultimi anni.

Il modello finanziario sul quale si fonda l'azzardo TAV è stato dettagliatamente descritto da Ivan Cicconi. Il provvedimento legislativo fondamentale che definisce gli strumenti attuativi ed una strategia chiara e decisamente raffinata è la cosiddetta "legge obiettivo" per le opere strategiche, con la quale si istituisce un nuovo soggetto economico, il contraente generale, e si delega al governo la definizione di procedure in deroga alle norme della legge-quadro sui lavori pubblici. **Col concessionario-committente (quale è il general contractor)**, e con il finanziamento dell'opera fino al 100% del costo, viene a configurarsi **una situazione paradossale** che spinge inevitabilmente a far durare **il più a lungo possibile i lavori** e a definire **progetti il più possibile costosi, senza offrire alcuna garanzia sulla qualità dell'opera**: un concessionario non impegnato a recuperare l'investimento dalla gestione non ha oggettivamente alcun interesse in questa direzione. È del tutto evidente la situazione devastante in cui viene a trovarsi un'amministrazione aggiudicatrice nei rapporti con un contraente generale in queste condizioni, soprattutto quando il contraente generale venga scelto dal concessionario a sua volta affidatario della concessione con un contributo pubblico fino al 100% del costo, com'è il caso appunto della TAV e del Nodo AV di Firenze. Appare particolarmente grave che venga omissis, nell'analisi dei progetti, l'impatto di questo *harakiri* finanziario cui lo Stato si presta in nome e a vantaggio di interessi evidentemente non pubblici. Opportunamente **la vice ministro agli Esteri Patrizia Sentinelli ha osservato recentemente che "c'è bisogno di una maggiore coerenza tra le scelte economiche e le politiche vitali per il Paese"**, che se non si valuta *"l'impatto ambientale e sociale di interventi come la Tav e le grandi opere il nostro Paese rischia di contraddirsi tra piano nazionale e internazionale"*. Se, infatti, *"facciamo tanto per il mutamento climatico anche con la cooperazione, ma poi le infrastrutture premiano il grande ciclo produttivo, ci dobbiamo porre un grande problema di coerenza"*.

Procedimenti di approvazione dei progetti TAV e controindicazioni di carattere ambientale

E' del tutto evidente che se non vengono affrontati **i nodi della politica dei trasporti** (quali valori e priorità intendiamo perseguire? quali strategie, conseguentemente, adottare?) **e dell'etica della spesa pubblica** (come utilizzare le risorse territoriali ed economiche *scarse*, piuttosto che continuare a indebitare i nostri figli e nipoti, e a dilapidare il pianeta?), **qualsiasi altro progetto che postuli e avalli acriticamente, senza elaborarne le cause, lo scempio di risorse finanziarie, ambientali, economiche e sociali che è sotto i nostri occhi in Mugello e a Monte Morello, limitandosi a saldare a quello scempio (trasportisticamente impraticabile) una diversa non-soluzione del problema del nodo fiorentino, potrà solo "oliare il sistema"**. **Spostando – non certo cancellando - il punto di applicazione delle politiche di accaparramento privato dei beni comuni (ambiente incluso) premiate dalle "grandi opere"**. Del resto, gli stessi processi decisionali dei progetti TAV in forza dei quali si è autorizzata la cantierizzazione del Mugello (processi che qualche autorità politica continua a definire esemplari e condivisi!) rivelano quanto sia ancora debole e solo formale la democrazia e l'informazione nell'approvazione delle "grandi opere". **L'improvvida valutazione di impatto ambientale del progetto TAV Bologna-Firenze**, con tutto lo sconquassamento idrogeologico e le conseguenze sociali, erariali e penali scaturite dalla sua attuazione, **risale anch'essa ad assai prima che la "legge obiettivo" venisse presentata. Sullo stesso pesantissimo progetto di sottoattraversamento AV di Firenze è stata formulata una Valutazione di Impatto Ambientale con procedura ordinaria**: il parere n. 292 del 18.2.'99 del Ministero dell'Ambiente porta la firma della prof.ssa Maria Rosa Vittadini, al tempo presidente della Commissione V.I.A. e già firmataria - nel giugno '96 - di un importante appello "per una politica dei trasporti pubblica, economica, ecologica; per la rotaia al centro dei trasporti pubblici, non della speculazione privata e della propaganda", promosso dal Coordinamento fiorentino dei comitati cittadini contrari ai progetti TAV. Quel **parere n. 292, positivo**, emesso quando a coprire il ruolo di ministro era il Verde Edo Ronchi, ha permesso al procedimento decisionale per il nodo di Firenze di giungere fino all'aggiudicazione dell'appalto (con ribasso del 25% sulla base d'asta) da parte – abbiamo appreso - della Coopsette di Reggio Emilia in associazione temporanea d'impresa con Ergon Engineering e Contractor, il consorzio stabile composto dalle imprese fiorentine Coestra, Inso e Consorzio Etruria.