

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; Tel. e fax 055.233.76.65
web <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>
sede: Via Vittorio Emanuele II, 135 - 50134 FIRENZE

Firenze, 20.7.'09

Al Presidente, ai Membri e agli Invitati all'Osservatorio Ambientale Nazionale per il Nodo ferroviario AV di Firenze

c/o Italferr SpA
Via Alamanni 2/A (Stazione S.M.N. bin. 1)

50123 FIRENZE

OGGETTO: Nodo ferroviario AV di Firenze, seconda audizione: ulteriori segnalazioni, osservazioni, richieste, proposte.

Gentile Presidente, gentili Membri e Invitati all'Osservatorio,

Vi ringraziamo per l'accoglimento della nostra richiesta di seconda audizione, dopo quella del 23 dicembre scorso. Richiesta che non è stata solo verbale – come si legge nella convocazione odierna – ma risulta inviata in forma scritta al presidente dell'Osservatorio dott. Pietro Rubellini, e al dott. Salvatore Servili, il 24 marzo scorso, con una mail accompagnata da documentazione fotografica e ritaglio stampa sul caso AV di Bologna. In essa scrivevamo:

“Le alleghiamo - a beneficio dell'intero Osservatorio - alcune informazioni che ci sono pervenute dai cittadini colpiti dalle conseguenze della cantierizzazione per il nodo AV di Bologna. Per quanto ci riferiscono, essi soffrono da molti anni di disagi ambientali non irrilevanti, e negli ultimi tempi hanno registrato anche danni significativi ad edifici ed evacuazioni. Sull'ultimo episodio di danneggiamento, occorso a un esercizio nei pressi della Stazione Centrale, Le alleghiamo alcuni scatti fotografici sufficientemente eloquenti, ci sembra, e una rassegna relativa all'ultima conferenza stampa da loro tenuta sabato scorso. Altri dati su vertenze pregresse sono rinvenibili, come ci è stato indicato dai cittadini del Comitato di via Carracci, al seguente indirizzo internet: http://www.societacivilebologna.it/ser/attualita/06/gen06/tav_bologna_310106.htm. Le novità emerse dall'incontro pubblico promosso dal Quartiere 1 lo scorso 16 marzo, unite alla circostanza delle difficoltà impreviste che si stanno producendo a Bologna, in relazione alle quali stiamo acquisendo abbondante ulteriore documentazione, ci spingono a chiedere all'Osservatorio da Lei presieduto una nuova audizione, che ci permetta fra l'altro di conoscere l'esito delle numerose segnalazioni, osservazioni, proposte e richieste formulate nel documento illustrato e consegnato il 23 dicembre scorso, e di sottoporVene di aggiornate”.

In quella stessa mail abbiamo invitato l'Osservatorio e i responsabili del supporto tecnico ARPAT alla conferenza stampa in programma il successivo sabato 28 marzo, presso il Gran Caffè *Giubbe Rosse*, cui sono intervenuti, con *Idra*, esponenti qualificati del Comitato di Via Carracci di Bologna, venuti a testimoniare le condizioni in cui vive da anni quella città per effetto dei cantieri AV,. Ci è stato assai gradito verificare nella circostanza la presenza attenta del Presidente dott. Pietro Rubellini.

In relazione a quanto sta avvenendo nel capoluogo emiliano in materia di impatti della cantierizzazione AV, ci è gradito consegnare qui oggi in allegato alla presente a ciascun membro dell'Osservatorio, all'ARPAT e all'Autorità di bacino del fiume Arno copia del video “Questa è la TAV a Bologna... e se succedesse a Firenze?”, prodotto dalla nostra Associazione, contenente materiale filmato lo scorso marzo a Firenze, nel corso della conferenza stampa citata, e successivamente a Bologna, il 16 aprile, nelle aree investite dalla cantierizzazione della stazione AV. Il DVD è stato consegnato in questi giorni anche al Sindaco, agli Assessori e ai Consiglieri comunali di Firenze.

Depositiamo inoltre in copia al Presidente dell'Osservatorio:

- l'"Ordine del giorno sullo stato lavori Stazione Alta velocità e sue problematiche", approvato il 19 dicembre 2008 dal Consiglio del Quartiere Navile di Bologna;
- il "Progetto valutazione impatto sulla salute lavori TAV Via Carracci", prodotto il 17 marzo 2009 dalla Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna;
- l'"Ordine del giorno sulla qualità dell'aria nelle zone adiacenti al cantiere TAV", approvato il 21 aprile 2009 dal Consiglio del Quartiere Navile di Bologna;
- gli articoli di stampa comparsi sul "Corriere della Sera" e su "L'Informazione" di Bologna lo scorso 17 luglio 2007, che riportano la notizia di un'azione collettiva da parte di numerose famiglie di Via Carracci, con citazione in tribunale di RFI, Comune di Bologna, Provincia di Bologna e Regione Emilia-Romagna .

Depositiamo infine, in formato elettronico:

- il dossier "Il cartellone TAV per l'estate in Via Carracci" e alcuni scatti e una piccola rassegna stampa che documentano le sgradevolissime condizioni di impatto ambientale e sanitario, di disagio sociale e di danneggiamento agli edifici e alle attività economiche registrate nell'area di cantierizzazione della stazione AV di Bologna (nella cartella "Immagini e rassegna stampa danneggiamenti TAV a Bologna");
- il più recente contributo della prof. ing. Teresa Crespellani, docente di Ingegneria Geotecnica Sismica presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze, con cui è stata accompagnata lo scorso 3 giugno, alle ore 21, presso il Cinema Castello, in Via Reginaldo Giuliani 347 a Firenze, la relazione "Rischi e criticità del sottoattraversamento Campo di Marte-Castello e della Stazione AV sotto il profilo ingegneristico e geotecnico". Un incontro informativo di indubbio interesse, al quale avevamo invitato il Presidente dell'Osservatorio Ambientale, i rappresentanti della Regione Toscana e della Provincia di Firenze, il Responsabile Sezione Grandi infrastrutture di mobilità dell'ARPAT, il direttore del Dipartimento prevenzione e il responsabile settore Igiene Pubblica della ASL 10 di Firenze, il segretario dell'Autorità di Bacino del fiume Arno, il Presidente dell'Osservatorio Ambientale Nazionale per il Nodo Alta Velocità di Bologna, il responsabile di RFI SpA per il Nodo AV di Bologna e referente di progetto per il Nodo AV di Firenze e il responsabile della progettazione esecutiva e dell'esecuzione del progetto di stazione e sottoattraversamento AV di Firenze, della SCPA Nodavia. Con nostro grande disappunto nessuno di loro è potuto o ha inteso intervenire; in qualche caso non ci è pervenuta neppure una nota di riscontro all'invito...

Vi segnaliamo infine due altri interessanti reportages video su Bologna presenti in rete:

- "Bologna – TAV: muro contro muro?" (4 aprile 2009), a cura di RaiUno, sugli "imprevisti geologici" e sui pesanti ritardi registrati durante lo scavo della stazione AV a Bologna (<http://www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-460113bd-95b0-4e10-a527-dad7f9f81dbf.html?p=0>);
- "Alta Velocità: la rabbia di Bologna, i timori di Firenze" (16 aprile 2009), a cura di Ylenia Caioli (<http://www.youtube.com/watch?v=pyqocU7r9GE>).

Ulteriore documentazione (anche fotografica) sul "caso Bologna" è consultabile sul sito della nostra Associazione (<http://associazioni.comune.firenze.it/idra/inizio.html>) agli indirizzi:

- <http://associazioni.comune.firenze.it/idra/24-3-'09.htm>;
- <http://associazioni.comune.firenze.it/idra/28-3-'09.htm>;
- <http://associazioni.comune.firenze.it/idra/23-4-'09.htm>;
- <http://associazioni.comune.firenze.it/idra/2-5-'09.htm>.

Ci auguriamo che il 'precedente' (tuttora in corso) di Bologna, dove la cantierizzazione per la nuova Stazione AV, localizzata in pieno centro cittadino e avviata nel 2004, accusa almeno tre anni di ritardo (con un Osservatorio Ambientale peraltro scaduto e disinvoltamente non rinnovato!), sia sufficiente a indurre in tutti – dopo la drammatica esperienza del Mugello – una attenta e ponderata riflessione. La cantierizzazione del sottoattraversamento di Bologna presenta più di una analogia con quella preventivata per la TAV a Firenze. Nella nostra città anzi è legittimo paventare conseguenze anche molto più gravi, sia per la natura del sottosuolo e per la presenza di flussi di falda perpendicolari alla doppia diga sotterranea progettata, sia per la presenza di tesori architettonici di particolare valore che generazioni di artisti ci hanno lasciato in eredità. Non può destare in questo senso che meraviglia e qualche interrogativo l'ottimismo ostentato dall'Amministrazione comunale di Firenze in occasione del convegno "Firenze: geologia urbana" tenutosi il 20 giugno 2008 a Palazzo Vecchio. Leggiamo testualmente il comunicato stampa dell'Amministrazione: *"Il sottoattraversamento dell'Alta velocità a Firenze è un progetto assolutamente sotto controllo. La conferma arriva dai ricercatori dell'Università nel corso del convegno "Firenze: geologia urbana. La conoscenza geologica quale base di una corretta pianificazione territoriale" che si è svolto questa mattina nel Salone dei*

Cinquecento di Palazzo Vecchio. Sia Nicola Casagli che Giovanni Pranzini, rispettivamente direttore del Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Firenze e professore di idrogeologia presso lo stesso dipartimento, hanno ribadito come a Firenze il passaggio dell'Alta velocità in sotterranea non causerà problematiche simili a quelle verificatesi in Mugello. "Nella realizzazione di un'opera di questo tipo - ha premesso Coli - ci sono tre momenti fondamentali: quello preparatorio, basato su indagini e studi conoscitivi e preliminari relativi all'opera e al suo inserimento nel territorio; la progettazione, effettuata in base ai dati acquisiti, in modo tale da minimizzare l'interferenza con l'ambiente circostante; la realizzazione vera e propria. Ebbene - ha sottolineato Coli - gli studi preliminari effettuati per il nodo fiorentino dell'Alta velocità sono quanto di meglio si potesse fare a livello mondiale. Si tratta di studi risalenti al 1998 e i dati raccolti e le analisi svolte negli ultimi dieci anni hanno confermato, dettagliando meglio, il quadro conoscitivo elaborato per l'Alta velocità". Pranzini si è soffermato invece sulla questione della falda ribadendo che "la situazione del Mugello è del tutto diversa da quella di Firenze. Le gallerie realizzate in Mugello sono infatti drenanti, ovvero fanno passare l'acqua all'interno da dove viene raccolta e riutilizzata. Il tunnel che sottoattraverserà Firenze invece sarà di fatto impermeabile con un effetto minimo sulla falda: nelle zone dove l'interferenza sarà maggiore (dove la linea si interra, dove riesce e in corrispondenza della stazione sotterranea), sono previsti interventi di mitigazione". In sostanza si tratta di un sistema di condutture che preleveranno l'acqua a monte dell'opera e la trasporteranno a valle, garantendo il mantenimento dell'equilibrio della falda".

E veniamo adesso ad integrare la nostra memoria di dicembre con nuove questioni, elementi e circostanze che sottoponiamo alla Vostra attenzione.

58. Non può essere certo considerata senza preoccupazione l'insistita refrattarietà all'informazione dimostrata, anche a proposito degli interrogativi sollevati dalle conseguenze dell'intervento AV a Bologna, da RFI, nella persona del Referente di progetto per il Nodo AV di Firenze per RFI, l'ing. Marco Rettighieri. Dopo avere atteso e sollecitato inutilmente per mesi la campagna informativa richiesta e l'incontro con RFI promesso (si veda il punto 54 della memoria consegnata all'Osservatorio nel corso dell'audizione dello scorso dicembre), *Idra* è tornata a scrivergli il 9 aprile scorso, rammaricandosene: "Non ci sembra che un atteggiamento del genere risponda ai requisiti di trasparenza e di correttezza che i cittadini si attendono, in uno Stato democratico, dai soggetti - come RFI - la cui attività è legata alla soddisfazione di interessi pubblici. (...) Riteniamo doveroso infatti da parte Vostra rapportarvi con i cittadini singoli e associati quando essi vi interpellano, a maggior ragione quando si tratta di richieste di relazione e di informazione, o di promozione dell'informazione, su un progetto (il sottoattraversamento AV di Firenze) che è stato approvato ben 10 anni fa e che risulta ormai sul punto di essere cantierizzato, dopo che una sua appendice non di poco conto, come lo Scavalco AV RIfredi Castello, è andata già in cantiere senza che alcuna adeguata procedura informativa sia stata avviata, per quanto ci risulta, a beneficio della popolazione della città di Firenze, sul cui territorio il progetto insiste". A tutti i precedenti quesiti, il presidente di *Idra* ne aggiungeva due, su questioni che appaiono di straordinaria rilevanza nel contesto del diritto-dovere alla tutela dell'ambiente, della salute e della sicurezza nelle città di Bologna e di Firenze.

Il primo: "Ai microfoni di Rai Uno, nell'ambito di un'inchiesta condotta da Irene Benassi per la rubrica "Parallelo 41" (trasmissione "Sabato & Domenica"), andata in onda sabato scorso 4 aprile, Ella ha dichiarato, a proposito dei consistenti ritardi con cui si sta attuando la cantierizzazione AV a Bologna: "Ci sono stati alcuni imprevisti di natura geologica che sono stati riscontrati durante l'esecuzione dei lavori". Le chiediamo di poter ricevere notizie e/o documentazione per quanto possibile circostanziate sulla natura di questi "imprevisti di natura geologica", e su quali fossero invece le diverse previsioni che avevano ispirato la progettazione e/o l'esecuzione dei lavori".

Il secondo: "Il Giornale della Toscana" di oggi (pagina in allegato) Le attribuisce, a proposito delle metodologie di scavo adottate, la seguente affermazione: "Per quanto riguarda invece Firenze, Rettighieri ha confermato che non esistono possibilità di tracciati alternativi, né tantomeno in superficie, aggiungendo però che rispetto a Bologna la "talpa" che scaverà sotto Firenze sarà di un tipo del tutto diverso. Uno strumento "soft" di nuova generazione, detto Epb (Earth Pressure Balance, ovvero "pressione di terra bilanciata") che consente di avanzare esercitando una contropressione al fronte utilizzando la stessa terra scavata". Gradiremmo sapere se questa metodologia fosse già disponibile al tempo dell'avvio della cantierizzazione per la città di Bologna e, in caso positivo, per quale motivo non sia stata adottata anche per il capoluogo emiliano".

La lettera si concludeva, data la vicinanza della festività, con auguri di Buona Pasqua.

La risposta dell'ing. Rettighieri a quella nota recitava, tre giorni più tardi: "Ricambio gli Auguri di Pasqua". E nient'altro. Né è stata seguita da alcuna comunicazione successiva!

59. Abbiamo più volte sollecitato in questi mesi anche la Presidenza di codesto Osservatorio affinché ci fossero forniti riscontri sulle questioni trattate nella passata memoria depositata e illustrata il 23 dicembre

2008. Memoria della quale torniamo a chiedere peraltro, come oggi della presente, la formalizzazione attraverso un riferimento di protocollo.

60. Riteniamo che l'Osservatorio Ambientale possa e debba essere consapevole dell'enorme responsabilità davanti al mondo intero (il centro storico di Firenze essendo "patrimonio mondiale dell'Umanità" anche a giudizio dell'UNESCO) che è stata lasciata nelle sue mani. Dipende infatti dall'esito della diagnosi del progetto esecutivo il destino di molti anni a venire della città di Firenze e della sua area metropolitana, in termini non solo ambientali ma anche sociali, economici e culturali.
Gradiremmo sapere, in proposito, se l'Osservatorio ha acquisito le Osservazioni sul progetto di Nodo AV di Firenze trasmesse dalla scrivente Associazione ai Ministeri competenti il 18.7.'98, le sei Note tecniche trasmesse alla segreteria della Conferenza di servizi il 20.2.'99, nonché le Osservazioni sul progetto di Scavalco AV di Castello trasmesse l'8.5.'04.
61. Il ruolo dell'OA è tanto più strategico e delicato quanto più evidente è l'opacità dell'intero progetto AV, che dopo essere stato messo a disposizione in condizioni di accessibilità assai precarie undici anni or sono ai cittadini di Firenze ha cambiato più volte contenuto, vedendo sovrapporsi nuove indicazioni di fondo, come la stazione Foster alla stazione Zevi, lo Scavalco di Castello al sottoattraversamento, senza che i cittadini siano stati messi in grado di conoscere ed apprezzare i contenuti e i motivi di tali variazioni. Ai mutamenti intervenuti fra il 1999 e il 2009 si aggiungono adesso quelli proposti da un progetto esecutivo che, ancora una volta, resta un oggetto misterioso per la popolazione, una sorta di "città proibita" dalla quale trapelano – senza possibilità di contribuire al dibattito – poche, avere e pur tuttavia preoccupanti notizie. Ne deriva comunque un quadro nel quale appare legittimo temere anche l'insorgenza di danni erariali (legati alla doppia progettazione della Stazione e – nell'eventualità di un suo necessario secondo spostamento – alla spesa sostenuta per la costruzione di una scuola, la "O. Rosai" nella sede di Via dell'Arcovata, dimostratasi impraticabile anche nella nuova ubicazione).
62. Nessun progresso appare essersi verificato da dicembre a oggi nell'informazione alla città, neppure a riguardo dei livelli di progetto che precedono il livello esecutivo. In questo contesto ci si domanda per quale arcano motivo i cittadini non siano messi in grado di leggere, consultare e conoscere almeno in questa ultima e decisiva fase gli elaborati progettuali di cui deve occuparsi istituzionalmente l'Osservatorio Ambientale, e tutti gli altri elaborati che sfuggono alla sua competenza. Non appare esservi alcuna razionale spiegazione di questo ostracismo informativo. L'unica possibile controindicazione alla conoscenza da parte della città di un progetto che la riguarda così intimamente sarebbe la circostanza che, nel prenderne visione, i cittadini potessero in qualche modo manometterlo, contraffarlo, adulterarlo. Ma non è questo evidentemente un rischio che il progetto correrebbe qualora venisse esposto e – meglio ancora – illustrato e commentato dai proponenti.
63. Dell'Osservatorio fanno parte autorità pubbliche di controllo che hanno il compito di rappresentare gli interessi collettivi e il bene comune. A ciascuna di esse ci appelliamo affinché si adoperi perché almeno questo passaggio informativo venga garantito a una città già straordinariamente mortificata sul piano civile e culturale dalla coltre di omissioni e lacune che grava sulla trasparenza del percorso e sulla completezza del procedimento di approvazione del progetto, documentate da *Idra* nel *Libro Bianco* consegnato all'Osservatorio durante l'audizione di dicembre. In particolare chiediamo a ciascuna delle componenti dell'Osservatorio di dare, per la parte che interessa le competenze istituzionali dell'Amministrazione che essa qui rappresenta, piena soddisfazione alle richieste di informazione provenienti dalla società civile (e, nella fattispecie, dall'Associazione di volontariato firmataria della presente memoria).
64. Ricordiamo ancora come nella Risoluzione votata il 26 luglio 2000 a riguardo della cantierizzazione TAV per il Mugello (un precedente che dovrebbe fare scuola, se non altro sul piano del metodo) il Consiglio Regionale della Toscana abbia impegnato la Giunta *"ad assumere ogni iniziativa utile"*:
- *"al potenziamento dell'attività dell'ASL ai fini della sicurezza nei luoghi di lavoro, della tutela della salute e delle condizioni di vita dei lavoratori e delle popolazioni interessate;*
 - *ad assicurare maggiore incisività nel ruolo dell'O.A.N., prevedendo una esplicita funzione prescrittiva dell'O.A.N. stesso, nonché un "peso" maggiore del Presidente nell'assunzione di decisioni che attualmente devono essere assunte all'unanimità;*
 - *partecipazione alle riunioni dell'O.A.N. del Presidente dell'Osservatorio ambientale locale, nel suo ruolo di supporto agli Enti Locali e di interfaccia dell'O.A.N. stesso, come invitato permanente"*.
- La risoluzione ha impegnato inoltre la Giunta regionale *"ad assumere un ruolo di interlocutore diretto con le comunità locali, mediante l'attivazione di procedure di informazione, trasparenza e comunicazione, ivi compresa la divulgazione dei dati relativi all'andamento dell'opera"*.

Ci domandiamo se e quanto siano state trasferite nell'OA per il Nodo di Firenze queste indicazioni provenienti dall'esperienza-madre della tratta appenninica.

In ogni caso chiediamo qui che la questione del *"peso" maggiore del Presidente nell'assunzione di decisioni che attualmente devono essere assunte all'unanimità* venga discussa (vedi anche nostro punto 43. della memoria di dicembre '08), e che siano accolte e implementate le indicazioni di metodo prescritte dal Consiglio regionale.

65. Ci domandiamo inoltre se non siano ancora oggi di drammatica attualità le considerazioni espresse nell'estate del 2000 dall'assessore regionale all'Ambiente Tommaso Franci, dopo le prime grandi emergenze idrogeologiche socialmente percepite in Mugello per effetto della cantierizzazione TAV (altre, non meno gravi, le avevano precedute già nel 1998 e nel 1999, ma per svariate circostanze non avevano creato un adeguato livello di allarme nei palazzi dell'Amministrazione regionale). L'assessore ammise pubblicamente che *"in Mugello siamo a raccattare i cocci"*. E aggiunse – sulla scorta della relazione dell'Osservatorio Ambientale per la tratta – 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. Un errore che non possiamo certo continuare a permetterci, oggi che in gioco è la città di Firenze. Anche oggi quindi ci chiediamo, Vi chiediamo, se e quali siano la dotazione e le competenze tecnico-scientifiche di cui dispongono l'Osservatorio e l'ARPAT per far fronte ai complessi interrogativi che il progetto di sottoattraversamento di Firenze presenta, in particolare per quanto riguarda la salvaguardia nel breve, medio e lungo periodo del patrimonio edilizio e architettonico di superficie. Ha l'Osservatorio strumenti sufficienti a esprimere una valutazione autonoma, sotto tutti gli aspetti, della sostenibilità del progetto e della sua esecuzione?

In quest'ottica chiediamo all'Osservatorio tutto, e in particolare al suo Presidente, di assumere urgentemente le seguenti iniziative.

66. Siano attivate procedure di informazione guidata alla popolazione sui contenuti del progetto esecutivo, e la cittadinanza venga resa edotta delle modifiche che il progetto di penetrazione urbana di Firenze ha via via accumulato a partire dal progetto di massima (l'unico a cui la popolazione abbia avuto – con tutti i limiti di quella pubblicazione – accesso), passando attraverso il progetto definitivo, il nuovo progetto di stazione Foster (che non è stato neppure sottoposto a una procedura di VIA), le interazioni del progetto di Scavalco di Castello col progetto di sottoattraversamento e di nuova stazione Foster (si ricorda come il presidente dell'Osservatorio Ambientale sulla tratta TAV Bologna-Firenze abbia organizzato, il 4 novembre '99, un appuntamento informativo pubblico, aperto ai contributi della cittadinanza, presso la Sala del Consiglio Comunale di Borgo S. Lorenzo, dal titolo *Incontro dibattito con le associazioni ambientaliste sul tema "L'Impatto ambientale della tratta Alta Velocità Firenze-Bologna: problemi rilevati e soluzioni indicate per l'area toscana"*, come già indicavamo al punto 56. della memoria del 23 dicembre scorso). Siano altresì resi pubblici i dati riguardanti i manufatti (edifici privati e pubblici), e le relative classi di rischio, presenti nelle diverse fasce di interferenza previste dai progetti definitivo ed esecutivo di sottoattraversamento e Stazione (restiamo a questi proposito in attesa di un riscontro alla osservazione n. 33 della memoria di dicembre scorso).
67. L'Osservatorio integri, o individui come supporti tecnici o come invitati permanenti, analogamente a quanto già avvenuto nel caso della tratta appenninica (quando venne integrato come invitato permanente il presidente dell'Osservatorio ambientale locale, prof. Giuliano Rodolfi) e dello stesso Nodo di Firenze (nella cui compagine è stata inserita recentemente l'Autorità di bacino dell'Arno), i titolari delle competenze istituzionali e tecnico-scientifiche di cui attualmente esso accusa l'assenza: ASL (per gli aspetti della prevenzione, dell'igiene pubblica, degli studi epidemiologici e sulla qualità della vita), Università, ordini professionali, Soprintendenze (per gli aspetti relativi alla geotecnica, alla sismologia, alle modalità costruttive e realizzative, alle metodologie di scavo e di rivestimento, alla tutela del patrimonio naturale e culturale), Vigili del Fuoco e Prefettura (per gli aspetti legati alla sicurezza e alla protezione civile), uffici e direzioni comunali, provinciali e regionali (per l'organizzazione della mobilità, dell'informazione, della comunicazione e della partecipazione della cittadinanza, per l'accoglienza e l'integrazione sociale e culturale delle maestranze: in questo caso risulta altamente auspicabile la conferma, anche e soprattutto in una ambiente urbano così complesso e delicato, dell'istituzione di un Osservatorio Ambientale Locale e l'implementazione – rimasta sempre solo sulla carta per la tratta – di

un Osservatorio Sociale, che nel caso di Firenze potrebbe configurarsi come Osservatorio Socio-Economico).

68. Fin tanto che tali garanzie non verranno messe in atto, vengano quanto meno forniti dall'Osservatorio, o mediati dai suoi singoli membri ciascuno per le proprie competenze, espliciti e documentati riscontri alle richieste provenienti dai cittadini e dalle associazioni (ad esempio, nel caso in questione, le sollecitazioni poste a dicembre e oggi stesso dall'Associazione firmataria della presente).

69. Si venga incontro alle richieste, sembra a noi del tutto ragionevoli, formulate il 6 aprile scorso da *Idra* ai Presidenti dei due Osservatori di Bologna e di Firenze, e trasmesse per conoscenza anche ai rispettivi supporti tecnici ARPAER e ARPAT, e al Segretario dell'Autorità di bacino del Fiume Arno. Nella sua nota *Idra* scriveva:

"Le notizie provenienti da Bologna in relazione ai ritardi, ai disagi, ai danni sociali, economici, sanitari e ambientali accusati dalla popolazione a séguito dall'attivazione dei cantieri per un progetto di sottoattraversamento e di stazione sotterranea in qualche modo confrontabile con quello fiorentino destano in noi, e nei cittadini di Firenze tutti, forti preoccupazioni. Le dichiarazioni rilasciate dal responsabile RFI Marco Rettighieri ai microfoni di Rai Uno, andate in onda sabato scorso 4 aprile nell'ambito di un'inchiesta condotta da Irene Benassi per la rubrica "Parallelo 41" (trasmissione "Sabato & Domenica"), aggiungono ulteriori motivi di allarme. "Ci sono stati alcuni imprevisti di natura geologica – ha affermato l'ing. Rettighieri, che è anche referente di progetto per il Nodo AV di Firenze - che sono stati riscontrati durante l'esecuzione dei lavori". Ora, se tali "imprevisti di natura geologica" dovessero riprodursi in una città d'arte come Firenze, aggiungerebbero ai gravi danni alla cittadinanza quelli, magari irreparabili, a un patrimonio che l'UNESCO definisce "dell'umanità"! Tutto ciò ci spinge a ritenere essenziale e urgente, prima che la cantierizzazione per il sottoattraversamento fiorentino venga eventualmente autorizzata e avviata, la piena conoscenza pubblica delle condizioni nelle quali è stata progettata, approvata, eseguita, monitorata e controllata la cantierizzazione AV nel nodo urbano di Bologna. Chiediamo pertanto che, con ogni possibile urgenza:

- *gli Osservatori Ambientali Nazionali per il Nodo AV di Bologna e per il Nodo AV di Firenze attivino un canale efficiente e permanente di informazione reciproca circa le condizioni di progettazione, approvazione, esecuzione, monitoraggio e controllo in cui si svolgono o si prevedono le rispettive cantierizzazioni;*
- *sia assicurata altresì la massima permeabilità informativa fra i supporti tecnici dei due Osservatori, le ARPA dell'Emilia Romagna e della Toscana, attraverso lo scambio e il confronto di documenti, osservazioni, pareri, strategie di intervento;*
- *i documenti, i pareri, le osservazioni, gli atti e i verbali degli Osservatori siano resi accessibili alla cittadinanza in tempo reale, affinché le popolazioni di Bologna e di Firenze vengano messe in grado di conoscere le condizioni in cui si attuano i lavori;*
- *le associazioni di cittadini di Bologna e di Firenze siano autorizzate a interloquire con gli Osservatori e a contribuire quindi costruttivamente alla tutela del territorio, dell'ambiente e della salute;*
- *non vengano accordate da alcuno dei due Osservatori autorizzazioni all'avvio o alla prosecuzione dei lavori di cantierizzazione in assenza di garanzie verificate circa l'affidabilità e la completezza dei progetti, l'adeguatezza degli interventi esecutivi ai requisiti di sicurezza ambientale concordati e alle prescrizioni fissate, la rispondenza delle fasce di impatto previste dai piani di monitoraggio alle effettive condizioni geologiche ed idrogeologiche del territorio attraversato, la tempestività degli interventi di prevenzione, monitoraggio e controllo da parte degli organismi pubblici di vigilanza, la tutela dei diritti della cittadinanza di Bologna e di Firenze alla piena e preventiva informazione e a una tutela patrimoniale correlata alle effettive condizioni di rischio degli immobili in relazione alle modalità di progettazione e di esecuzione approvate.*

Nella circostanza, la scrivente Associazione di volontariato Idra chiede cortesemente all'Osservatorio Ambientale Nazionale per il Nodo AV di Bologna di poter avere accesso, anche eventualmente in formato elettronico:

- *al documento contenente la Valutazione di Impatto Ambientale espressa dal Ministero dell'Ambiente in relazione agli Studi di Impatto Ambientale relativi ai progetti di sottoattraversamento e di stazione sotterranea AV nella città di Bologna;*
- *ai pareri espressi dell'ARPA Emilia Romagna in relazione ai medesimi studi e progetti;*
- *ai documenti di sintesi prodotti dall'OAN e/o dall'ARPA ER per descrivere l'iter procedimentale, approvativo ed esecutivo, e le fasi attuative, dell'opera AV in corso di cantierizzazione a Bologna".*

Si dà il caso che a questo appello non abbia fatto seguito alcun tipo di riscontro, né da Firenze né da Bologna!

Rinnoviamo qui la richiesta. Il sito dell'Associazione potrà assicurare la pubblicità ai documenti (pareri, osservazioni, prescrizioni, verbali) che l'Osservatorio vorrà, come auspichiamo, mettere di routine a disposizione della cittadinanza.

Nella fattispecie dei contenuti del progetto *Idra* fa rilevare infine le seguenti ulteriori criticità.

70. A quale criterio di razionalità e buon uso delle risorse naturali si ispira l'autorizzazione all'abbattimento di ben 163 alberi per l'allestimento di un cantiere propedeutico all'attuazione di un progetto, lo scavo della stazione AV, la cui effettiva realizzazione viene considerata tutt'altro che pacifica – come leggiamo sui giornali - dallo stesso Presidente dell'Osservatorio Ambientale Nazionale sul nodo AV di Firenze, per le severe criticità che presenta?
71. Ci domandiamo in ogni caso se l'eliminazione dei 163 alberi programmata nell'area ex Macelli per fare posto alla cantiere per lo scavo della Stazione sarebbe compatibile con le indicazioni che derivano dal Parere del Ministero dei Beni Culturali, espresso dal Comitato di Settore per i Beni Ambientali e Architettonici con verbale n. 38 nella seduta del 23.2.1999, che mantiene i vincoli sull'area Belfiore-Macelli: *"Si ritiene che il valore principale del complesso, cioè l'organizzazione planimetrica lungo l'asse di simmetria centrale ed i relativi rapporti spaziali tra costruito ed aree libere verdi, debba essere salvaguardato, conservando l'impianto generale, pur potendosi consentire parziali e ben meditate demolizioni necessarie per lo scavo della nuova stazione interrata"*. Il Parere reca la firma della Presidente del Comitato per i Beni Ambientali e Architettonici, arch. Marisa Bonfatti Painsi. Alla seduta risultano aver partecipato, oltre alla Presidente, i consiglieri prof.ssa arch. Stella Casiello, il prof. arch. Mario Manieri Elia, l'arch. Ruggero Martines e il Direttore Generale dell'Ufficio Centrale Beni A.A.A.S. dott. Mario Serio. Partecipa alla riunione, svoltasi presso la sede dell'Ufficio Centrale Beni A.A.A.S. nel pomeriggio del 23 febbraio '99 e la mattina del 24, dopo un sopralluogo eseguito nella mattina del 23 febbraio da parte dei membri incaricati, anche l'arch. Annino Isola, funzionario dell'Ufficio Centrale Beni Ambientali e Paesaggistici, su delega del dott. Mastruzzi, Direttore Generale.
72. Quale sostanza ha la ventilata ipotesi di una nuova conferenza di servizi destinata a regolarizzare la sostituzione del *people mover* Circondaria - Santa Maria Novella con la linea tramviaria Peretola - Santa Maria Novella?
73. Come si giustifica il fatto che per questo tipo di intervento si richieda una nuova conferenza di servizi, mentre invece non si è ritenuto di dover sottoporre a nuova procedura di VIA (né al vaglio della cittadinanza) una stazione completamente nuova per ubicazione, struttura, collegamenti, servizi e impatto urbanistico, come la stazione Foster approvata nel dicembre 2003 rispetto alla stazione Zevi sospesa nel 1999? O che altrettanta disattenzione alle esigenze di valutare rigorosamente gli impatti ambientali sia stata dimostrata nel caso della poderosa cantierizzazione del torrente Mugnone, per la messa in sicurezza idraulica della Stazione AV, a dispetto del fatto che l'intervento si estenda ben oltre l'area dei Macelli, fino alla confluenza nell'Arno, e abbia una durata programmata di circa tre anni?. Lo stesso Difensore civico della Regione Toscana dott. Giorgio Morales ha scritto nel settembre 2007 all'arch. Fabio Zita, Servizio Valutazione di Impatto Ambientale della Regione Toscana: *"Si tratta di un intervento di grande impatto per il quale la Regione Toscana ha ritenuto – quanto meno in un primo tempo e salve diverse informazioni – di escludere la necessità di una nuova valutazione sul presupposto che la compatibilità ambientale era già stata esaminata in occasione del procedimento VIA della stazione ferroviaria, con conclusioni recepite anche dal Ministero dell'Ambiente nell'espressione del parere di competenza. Questo il contenuto di una Sua comunicazione trasmessa al Comune di Firenze nel maggio del 2000. Negli anni successivi, tuttavia, 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. In questo senso, 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. L'associazione IDRA ricorda, a tal proposito, la raccomandazione contenuta nel verbale della Conferenza dei servizi del 3 marzo 1999, con la quale la prof.ssa Maria Rosa Vittadini (Direttore generale del servizio VIA) invitava la Regione Toscana a garantire che "...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". 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". Ebbene, i lavori di cantierizzazione per la messa in sicurezza del Mugnone stanno proseguendo indisturbati, con generoso abbattimento di alberi (alcuni dei quali è stato necessario eliminare perché danneggiati nel corso dei lavori effettuati dall'impresa che eseguiva per conto di Rfi per la messa in sicurezza del Mugnone), consistenti disagi per la popolazione (eliminazione di parcheggi, restringimento di carreggiate stradali, difficoltà alla mobilità pedonale, ecc.), senza che sia stata predisposto dalle autorità competenti, per quanto ci risulta, un solo incontro informativo a beneficio della cittadinanza sui motivi, la natura e la durata dell'intervento.

74. Quale efficacia sul piano della riduzione dell'impatto ambientale della mobilità su gomma ritiene l'OA che possa avere la scelta di sostituire una navetta squisitamente locale fra la stazione AV con la stazione di S. Maria Novella (come il *people mover*) con un vettore proveniente dall'estremità ovest della città, come la tramvia da Peretola, che avrà presumibilmente raggiunto un elevato indice di affollamento (aeroporto, Palazzo di Giustizia, Università) una volta raggiunta la sua presumibilmente penultima fermata (la stazione AV) prima della stazione di Santa Maria Novella? quale grado di attrattiva potrà esercitare sull'utenza ferroviaria costretta a una già scomoda 'rottura di carico' l'ulteriore scomodità derivante dall'impiego di un vettore probabilmente già saturo?
75. Quale credibilità riveste sul piano della riduzione degli impatti ambientali nell'intero sistema della mobilità dell'area fiorentina un progetto che, secondo quanto ammette il responsabile dell'"Area di Coordinamento Pianificazione Territoriale e Politiche Abitative" della Regione Toscana, arch. Riccardo Baracco, si iscrive in un contesto di fondamentale incertezza? *Idra ha chiesto "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", e "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".* La risposta trasmessa a *Idra* il 21 settembre 2006 recita: *"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 (pensiamo alla TAV tuttora incompiuta Bologna-Firenze, alle soffertissime Variante di Valico e Terza corsia A1) 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? Come si può giustificare tutto ciò? 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?
76. Sono state verificate e valutate le discrepanze apparentemente esistenti 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, e il nuovo corridoio bimodale ferro/gomma? *"Do atto agli studenti dell'ITI Leonardo da Vinci di aver posto questioni che vanno attentamente considerate, e di avere avanzato proposte utili. Compresa l'ipotesi di un binario di servizio per evitare che lo smarino debba viaggiare su camion in città".* Così il sindaco Mario Primicerio, il 15 dicembre del 1998, nel corso di un'assemblea pubblica sui progetti di penetrazione urbana di Firenze da parte del passante ferroviario ad Alta Velocità. I studenti dell'Istituto tecnico più grande della Toscana, coinvolto in una cantierizzazione che minacciava la scuola con transiti di decine di camion al giorno, avevano depositato nella primavera del '98 centinaia di firme sotto una petizione al sindaco: *"Perché Lei ha autorizzato la costruzione di una nuova grande strada a quattro corsie che collegherà Prato con il centro di Firenze e che passerà sotto il naso di oltre 2000 studenti di scuole elementari, medie e superiori nel tratto tra Via Panciatichi e Viale Redi? Noi Le chiediamo di ritirare quella autorizzazione, che porterebbe soltanto nuovo smog, traffico e danni alla salute degli studenti e di tutta la popolazione. Per la nostra amata città, per noi e per un futuro migliore".* Qualche mese dopo, alla conferenza di servizi del 3 marzo '99 sul passante TAV, venne approvato un progetto nel quale l'autostrada urbana programmata davanti alla scuola veniva ridimensionata a due sole corsie, e la pista camionale di cantiere contro cui gli studenti si erano battuti veniva sostituita da un binario di servizio. Le preoccupazioni degli studenti vennero recepite con l'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. Sotto il titolo "Opere di cantierizzazione per la stazione AV" si legge testualmente: *"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, come richiesto dal Comune di Firenze e riportato nei relativi elaborati progettuali depositati in Conferenza di Servizi. Il tracciato di tale binario è composto di tre parti"*. Nessun cenno a movimentazioni di materiali su gomma. Al contrario! Ebbene, la camionale rispunta nel progetto definitivo, con buona pace di quanto deciso nel '99. Vediamo cosa si legge nella relazione generale sugli aspetti ambientali della cantierizzazione progettata da Italferr. *"Tutto l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali, eccetto lo smarino, avverrà su camion"*, si legge a pag. 15 della relazione. E 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"*. Quanto ai mezzi e materiali che viaggeranno lungo questa lunga pista di cantiere su gomma, queste le novità contenute nel documento di Italferr: *"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"*. *"Resta inteso - precisa in quel documento Italferr - che fintanto che non verrà realizzato il Corridoio Attrezzato tutto il trasporto del materiale da allontanare dal cantiere dovrà avvenire su gomma (...). La durata di questo periodo transitorio è di circa 12 mesi dalla data di inizio dei lavori della Stazione AV "*. Ecco i numeri concreti: *"Si stima un flusso medio settimanale dei viaggi di andata e ritorno (a/r) per il trasporto dei materiali pari a circa 230-360 viaggi, nei 5 anni di lavori previsti (...). Si stima inoltre che il maggior numero giornaliero di viaggi a/r che interesserà via Circondaria sarà pari a 87 spostamenti di a/r all'Anno 3; "mediamente" si stima un flusso variabile da 40 a 60 viaggi a/r al giorno. Relativamente alla prima fase dei lavori (12 mesi per il completamento del Corridoio Attrezzato), occorre inoltre considerare i volumi relativi alla bonifica dei terreni, che verranno trasportati su gomma (...): risultano (...) circa 45 viaggi a/r al giorno aggiuntivi, che interesseranno la viabilità ordinaria"*. Orbene, accanto alle criticità che il progetto esecutivo sembrerebbe aggiungere nell'area in cui è stata costruita la nuova Scuola Media "Ottone Rosai" vanno comunque considerate quelle che – in termini di inquinamento ambientale, soprattutto chimico – potranno colpire, a dispetto delle barriere, la folta comunità di studenti e personale docente e non docente dell'ITI (oggi IIS) "Leonardo da Vinci" (oltre 2000 unità), dirimpettaio – come la nuova "Rosai" - del corridoio attrezzato trasformato da ferroviario (con convogli a trazione diesel, comunque, beninteso) in bimodale. Ci si domanda peraltro se sia stato quantificato il rapporto fra treni e camion che dovrebbero transitare su questo corridoio, e se se ne sia valutato adeguatamente l'impatto.

77. Sono state verificate e valutate le discrepanze che appaiono sussistere fra la cartografia allegata all'Atto aggiuntivo al Protocollo d'intesa del 28 gennaio 1998 e il tracciato definitivo del sottoattraversamento AV della Fortezza da Basso? Per quanto risulta a *Idra*, infatti, l'Atto aggiuntivo al protocollo d'intesa sull'Alta velocità del 28 gennaio '98, siglato fra Amministrazioni locali, FS, TAV e Ministero dei Trasporti, prevedeva un tracciato che sottopassava un solo bastione della Fortezza. Contravvenendo a quell'accordo, il progetto di sottoattraversamento contempla una soluzione più coinvolgente, dal momento che vengono sottopassati ben due bastioni. Una circostanza lamentata a suo tempo, nella relazione inviata all'assessore all'Urbanistica il 14 luglio '98, anche da Giulio Pazzagli e Sandro Travaglini, consulenti dell'agenzia romana *Ingegneria Geologia Ambiente*, cui era stata affidata dal sindaco Mario Primicerio una disamina del progetto di sottoattraversamento TAV di Firenze prodotto da Italferr. Ricordiamo che fra gli edifici presenti nell'elenco di quelli soggetti a differenti classi di rischio nel progetto definitivo, la Fortezza medicea di S. Giovanni riporta indici fra i più alti di vulnerabilità. Da osservare che successivamente, il 4 febbraio 2000, una delegazione di *Idra* ha avuto un incontro col responsabile della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici che seguiva la progettazione del tunnel e della stazione ferroviaria ad Alta Velocità, arch. Paolo Mazzoni. Nel corso dello scambio informativo, la delegazione di *Idra* ha sottolineato i rischi connessi con la scelta del tracciato in sotterranea, sulla scorta del più recente episodio di subsidenza verificatosi a Luco di Mugello: un terreno agricolo era sprofondata di 7 metri, a ben 70 metri di distanza dal fronte di scavo. Un precedente che dovrebbe spingere – ha fatto notare nella circostanza *Idra* - a una riflessione seria sui rischi che corre il

patrimonio storico-artistico della città di Firenze: se anche la centesima parte di quanto avvenuto in Mugello succedesse nel sottosuolo di Firenze ciò sarebbe drammatico, non solo per la Fortezza da Basso, ma anche per i tanti importanti edifici residenziali sottopassati dal doppio tunnel o in prossimità di esso. Secondo assicurò l'arch. Paolo Mazzoni, la Soprintendenza aveva chiesto che il doppio tunnel dell'Alta Velocità non passasse sotto né l'uno né l'altro dei due bastioni della Fortezza da Basso coinvolti dal progetto definitivo approvato. E' inoltre perfino banale ricordare che già sul lato Romito la massiccia presenza di acqua di falda legata al paleoalveo del Mugnone ha costretto a ridimensionare il progetto di parcheggio sotterraneo. Come ha scritto il 23 giugno '99 al neo-eletto sindaco Leonardo Domenici, in una nota rimasta come tante altre senza risposta, il presidente dell'associazione di volontariato *Idra*, *"là dove il tracciato del doppio tunnel sotterraneo descrive una curva a 90 gradi sotto le residenze di centinaia di cittadini, e poi una seconda curva a 90 gradi sotto la Fortezza medicea di San Giovanni Battista, la storia ci insegna che giaceva fino al '500 l'alveo del Mugnone, se è vero che anche il Calandrino del Boccaccio, attirato nella trappola dell'elitropia da Bruno e Buffalmacco, "in sul far del dì si levò, e chiamati i compagni, per la porta a San Gallo usciti e nel Mugnone discesi, cominciarono ad andare in giù, della pietra cercando". Ma non è solo l'area di piazza della Libertà a essere interessata da una consistente falda acquifera. Non occorre risalire al Trecento per trovare testimonianze di abbondanti acque sotterranee anche nella zona di Piazza delle Cure e di Viale don Minzoni"*.

L'Amministrazione comunale di Firenze è parsa persistere nel proprio atteggiamento di scarsa attenzione al problema, se ancora il 3 luglio 2003 provvedeva a disinformare al riguardo la cittadinanza, con un comunicato stampa che così recitava: "Il tunnel dell'Alta velocità passerà tangente alla Fortezza da Basso e sotto le estremità dei bastioni Cavaniglia e Rastriglia. "E' sempre stato così e non c'è mai stata nessuna modifica" affermano il vicesindaco Giuseppe Matulli e l'assessore all'urbanistica Gianni Biagi". In realtà sono le stesse planimetrie aeree del tracciato (dal volume: Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ferrovie dello Stato S.p.A., TAV S.p.A., Italferr S.p.A., *Conferenza di Servizi, Nodo di Firenze*, 22.12.'98), secondo il progetto di sottoattraversamento TAV di Firenze presentato in Conferenza di servizi, a dimostrare che ad essere sottoattraversate da ambedue i tunnel della TAV non saranno solo le punte dei bastioni, ma i bastioni stessi (le punte, anzi, rimarranno esterne ai tracciati delle due gallerie). Così come il pieghevole distribuito dalla TAV col titolo "Speciale Linea veloce, La Nuova Firenze", del febbraio 2000, recita a pag. 5 che *"il tracciato delle gallerie sottopassa i bastioni Cavaniglia e Rastriglia"*.

Sono infine da non sottovalutare le possibili interferenze dello scavo e delle opere collaterali di cantiere previste nell'area delle Fortezza con le opere sotterranee realizzate per il sottopasso del Viale Strozzi.

78. E' stato accertato che tutte le raccomandazioni contenute nel citato studio realizzato da Giulio Pazzagli e Sandro Travaglini siano state considerate e soddisfatte? Le richiamiamo qui in sintesi. Pazzagli e Travaglini scrivevano: *"Sarà inevitabile, almeno in fase costruttiva, e nella fasi successive, una influenza diretta sulla falda" del tracciato del tunnel, "con conseguenti abbassamenti ed innalzamenti che possono determinare cedimenti ed allagamenti localizzati"*. La metodologia scelta per le lavorazioni, denominata T.B.M. (Tunnelling Boring Machine) prevede *"la stabilizzazione del fronte di scavo mediante fanghi a pressione preliminarmente trattati"*, ma *"non è però a parere degli scriventi di per se stessa sufficiente ad impedire in superficie fenomeni di instabilità"*. In particolare *"il tracciato, contrariamente a quanto previsto nell'atto aggiuntivo del 28.01.1998, sottopassa ambedue i bastioni" della Fortezza da Basso sul lato viale Spartaco Lavagnini*. Inoltre, la scelta di realizzare le tratte mediante paratie, che ostacola il normale andamento del flusso idraulico, può risultare inquinante nella fase costruttiva: *"si ritiene di conseguenza che si debba prevedere uno studio specifico soprattutto inerente la tratta interessata dalla Stazione A.V. atto ad assicurare la continuità della falda"*. Ancora: *"il progetto prevede in alcune sezioni a bassa copertura interventi di miglioramento dei terreni eseguiti dalla superficie"*, ma *"tali interventi dovranno essere evitati per non interferire nel traffico cittadino"*. In relazione al by-pass idraulico del Mugnone, *"si ritiene altamente preferibile una soluzione che preveda interventi separati per la parte idraulica e per la parte stradale"*, alternativa alla singolare *"strada esondabile"* proposta. Quanto all'interazione tra il sottopasso del Mugnone e la Stazione A.V., *"il progetto non tratta in modo specifico questa particolare problematica ma si limita ad esporre una sezione in cui sono indicate due gallerie a doppio binario affiancate e sovrastate da una terza galleria ove è ubicato il people-mover ed il tapis roulant pedonale. Le tre gallerie sottopassano il torrente Mugnone la cui quota d'imposta fondazione pare esser stata approfondita fino a quota 43.26 m. Tale soluzione non sembra realizzabile salvo che non si ricorra a metodologie di bonifica e trattamento del terreno il cui costo risulterà certamente notevolissimo"*. Infine, a proposito della cantierizzazione, *"si raccomanda di interferire il meno possibile con le strade attualmente utilizzate, e ciò in relazione anche a quanto espresso nella "Relazione sulla cantierizzazione Stazione A.V. di Firenze - Volume IV", in cui viene chiaramente ammessa un'"incompatibilità ambientale dovuta alla presenza di un grosso cantiere per almeno cinque anni!"*.

Ci è gradito qui mettere a Vostra disposizione, in proposito, alcune interessanti osservazioni fatteci pervenire da una cittadina informata, protagonista di una ricerca tesa ad approfondire la storia degli interventi idraulici nel sottosuolo di Firenze.

Il sottosuolo di Firenze è percorso da opere idrauliche rilevanti per estensione e funzioni: una serie di gallerie praticabili che in certi tratti possono raggiungere i 10 mt di profondità e che fu progettata in pochissimi anni da Giuseppe Poggi e collaudata il 27 agosto 1870, attraversa buona parte della città sottopassando aree densamente edificate.

Queste opere costituiscono il nuovo Emissario della sponda destra (integrato dal Canale sfociatore) avente la funzione di raccogliere le acque di scolo dei nuovi quartieri, all'epoca in fase di costruzione o progettazione.

Il Nuovo si aggiungeva al Vecchio Emissario che aveva servito, ma in maniera insufficiente la città fino all'epoca preunitaria.

Giuseppe Poggi progettò e mise in opera una razionale sistemazione e messa in sicurezza sia dei suoli, che dei corsi d'acqua che si immettevano in Arno sia da sud che da nord, ed inoltre rinnovò la rete fognaria esistente e dotò i nuovi quartieri di un nuovo sistema di gallerie praticabili che si estendeva con pendenza costante da est ad ovest e si raccordava con condotti di acque bianche per il lavaggio e lo scorrimento costante.

Ad esempio nella zona di Piazza Cavour (oggi della Libertà) le nuove gallerie intersecano ed attraversano "antiche e grandi opere sotterranee e la Galleria del regio Acquedotto".

Notevoli difficoltà furono superate sia per raccordare i diversi livelli per il tracciamento dei nuovi Viali e piazze, ed il generale riempimento dei fossi attorno alla Fortezza da Basso, e l'allacciamento di tutte le acque esterne ed interne alla Fortezza, trovando soluzione nella costituzione di un canale Emissario ulteriore collocato nel Fosso inferiore della Fortezza: se i costruttori dei Parcheggi sotterranei avessero letto la Relazione Poggi si sarebbero resi conto che i piani bassi dell'edificio avrebbero trovato questa conduttura sotterranea; resta da capire in quali condizioni è stata ridotta e come e se hanno provveduto al suo ripristino.

Questi sono solo brevissimi cenni all'esaustiva esposizione che è parte integrante della Relazione sui "Lavori per l'Ingrandimento di Firenze 1864-1877", che esordisce con il concetto ispiratore di tutto il progetto e cioè la Difesa Idraulica: un solo e radicale lavoro idraulico in posizione tale da salvare dalle acque la vecchia come la nuova città (concetto verosimilmente abbandonato nelle epoche successive, preoccupazione assolutamente assente nei tempi presenti).

Nel Cap. IV att. 5-6-7-8-10, si trovano le disposizioni contro le inondazioni dei Torrenti che si immettono in Arno da nord: Mugnone Affrico, San Gervasio, Fonte all'Erta, fosso della Piagentina, fosso dell'Arcovata e dei fossi e scoli della "pianura adiacente".

Art. 10, pag. 64 della relazione: questo articolo è particolarmente importante perché dà conto delle opere idrauliche compiute relativamente alle zone comprese fra Mugnone e Terzolle, ovvero la zona pianeggiante in cui fra l'altro dare sistemazione ai Nuovi Macelli e d al Mercato del Bestiame.

Poggi così si esprime: "Per lo scolo dei Macelli e del Mercato, essendo un'opera urgente fu subito presentato al Comune Progetto e perizia; dove era indicato di dare esito alle acque nel Canale Macinante, come il più idoneo a riceverle, passando con una botte (condotta voltata) sotto al Mugnone e sotto alla ferrovia. Nel fare una tale proposta non potei fare a meno d'occuparmi del BONIFICAMENTO del restante della pianura, anco per i legami che tutte le opere tutorie della medesima località potevano avere fra loro: considerato altresì, che tale risultato si sarebbe raggiunto facilmente, essendo la pianura assai più elevata della città, ed essendo la sua attuale condizione non naturale ma artificiale, cioè procurata alcuni secoli addietro dalla deviazione del Mugnone, CHE VENNE A CHIUDERE ED A TRONCARE A QUELLA PIANURA TUTTI GLI SCOLI NATURALI. Quindi proposi come cardine principale di raccogliere separatamente tutte le acque dei Colli soprastanti e condurle a foce libera nel Terzolle. Finalmente proposi che tutti i fossi e fogne della pianura VENISSERO ALLACCIATE DA UN COLLETTORE da aprirsi nel fianco del Mugnone per scaricarlo nel Canale Macinante, O CON MEZZO DELLA BOTTE DEI MACELLI, O con mezzo di altra botte da praticarsi sotto al torrente medesimo".

(...)

Pagg. 66-67: "Quanto alla separazione delle acque della Collina da quelle della pianura, IL PRIMO E PIU' IMPORTANTE LAVORO FU QUELLO DELLA DEVIAZIONE DEL FOSSO DELL'ARCOVATA..... PORTANDOLO PROSSIMAMENTE ALLA LINEA a b c d e f punteggiata in rosso nell'annessa planimetria (v. Pianta Poggi). (...) Ed in quanto agli scoli interni alla pianura, la Commissione propose degli studi per un SISTEMA DI FOGNE LE CUI

ACQUE AVREBBERO DOVUTO SCARICARSI PURE NEL CANALE MACINANTE PER MEZZO DELLA BOTTE PER LO SCOLO DEI MACELLI. ()*

Questo sito era peraltro soggetto ad andare sommerso nei sversamenti e le rotte dei torrenti circostanti, molto trascurati in passato.

Il Nuovo Fosso dell'Arcovata ebbe nella esecuzione le sue difficoltà....convenne inoltre di allacciare ALCUNE PICCOLE SORGENTI E CONDURLE AL NUOVO FOSSO...QUESTO NUOVO CANALE, QUASI TUTTO MURATO RICEVE LE ACQUE DI UN FOSSO SUPERIORE DETTO DI MONTUGHI....”

Capitolo XVI. Dei Pubblici Macelli, pag 275: “...Questo sito era peraltro soggetto ad andare sommerso nei versamenti e le rotte dei torrenti circostanti molto trascurati in passato”.

Si ricordi che il pregevole progetto industriale dei Macelli (dell'ing. Felice Francolini) ebbe un impianto per “la nettezza degli ammazzatoi e delle fogne” alimentato dall'adduzione delle acque del Terzolle a mezzo di canalizzazioni.

Quanto esposto, desunto dalla Relazione Poggi, vuole essere un contributo conoscitivo circa le opere del sottosuolo che crediamo siano state solo in parte modificate nel tempo, ma che nell'Area ex Macelli non sono state alterate, e dovrebbero avere considerazione in qualsiasi Procedura di VIA, premessa a qualsiasi progetto a scala urbanistica, infrastrutturale o comunque edilizio.

Dagli sviluppi e dagli esiti del cantiere del Parcheggio “sotterraneo” della Fortezza, si è avuto agio di capire che progettisti ed imprese nulla fanno (ed in nessun conto tengono) del sottosuolo della Città: giustificati quindi sono i timori per tutto il sottterraneo che si vorrebbe introdurre ulteriormente e ben più estesamente.

La conoscenza dell'assetto idrogeologico sottosuolo è una ulteriore ed essenziale parte del quadro generale degli equilibri su cui poggiano la città ed il Fiume che l'attraversa.

Argille impermeabili, banchi di Pietra Forte e ghiaie, determinano le quote delle falde acquifere, dal piede delle colline fino all'Arno. L'assetto naturale sarà stato variamente intaccato dalle opere di fine '800, senza dubbio essenziali per lo scorrimento delle acque più superficiali e per le funzioni igieniche, ma sostanzialmente inalterato. Tutte le edificazioni del dopoguerra hanno a mio avviso del tutto ignorato le intenzioni del Poggi, con i risultati che sappiamo.

79. Come è organizzato l'apparato della prevenzione e della sicurezza nel nodo fiorentino in caso di alluvione, incidente o attentato? Quali sono ad esempio la viabilità e i tempi di percorrenza programmati e verificati per la copertura totale della linea del soccorso? Quali le dotazioni in termini di personale qualificato e strutture (Misericordie, Vigili del Fuoco, Polizia municipale, Polizia di Stato, ecc.)?
80. Nella sarabanda di dati discordanti forniti dalle Amministrazioni pubbliche (Regione Toscana in primis) sembra impossibile orientarsi persino sui dati numerici di misura dei tunnel, che si allungano e si accorciano a fisarmonica nonostante che il sottoattraversamento sia stato approvato ben 10 anni fa. Secondo “Toscana Notizie”, ad esempio, il 15.10.'07, la lunghezza del passante ferroviario è di 8,026 km, e il tracciato in sottterraneo è di 6,444 km. Ma il 18 marzo 2009, su “Intoscana.it”, il tunnel sottterraneo è diventato “della lunghezza complessiva di 8.865 metri, di cui 6.185 in sottterraneo”! Possiamo ricevere dati certi al riguardo?
81. La Regione Toscana continua a fornire numeri inattendibili anche sui tempi di costruzione della Stazione e dei tunnel, facendosi smentire dai quotidiani economici (*Il Sole 24 Ore*, 18.3.'09). A fronte di una durata da contratto di 2226 giorni (6 anni e 36 giorni), la Regione parlava lo scorso marzo di fine dei lavori nel 2014! Sono disponibili presso l'Osservatorio – ribadiamo qui la richiesta fatta al punto 7 della memoria dello scorso dicembre - cronoprogrammi, globali e articolati, dei lavori per lo Scavalco, per la Stazione AV e per il Sottoattraversamento AV?
82. In alcuni atti trasmessici dall'Osservatorio, abbiamo verificato la presenza di una Società “Nodavia” col titolo di General Contractor. Avevamo appreso precedentemente dalla stampa che il General Contractor individuato attraverso la gara fosse invece una Società denominata “Coopsette”. Gradiremmo conoscere i motivi di questa modifica, e la mappa aggiornata delle Società incaricate della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere progettate, nonché degli eventuali subappalti.
83. All'art. 5 dell'Accordo Procedimentale del 3.3.'99 per il Nodo AV di Firenze si legge che l'Osservatorio è costituito da sette membri, due dei quali designati rispettivamente dalla FS Spa e dalla TAV Spa. Nell'attuale organigramma dell'Osservatorio risulta presente solo il rappresentante di FS/RFI. Nel

frattempo, peraltro, ci risulta che RFI sia subentrata a TAV nel ruolo di committente del sottoattraversamento di Firenze. Gradiremmo poter avere delucidazioni sulle due circostanze richiamate.

84. La segreteria dell'Osservatorio, e i materiali di progetto per la consultazione, sono tuttora presso la sede romana?

In attesa di un cortese riscontro da parte sia dell'Organo collegiale sia, per quanto possibile e di loro specifica competenza, dei suoi singoli Membri, porgiamo i nostri sentiti ringraziamenti a tutti Voi e i nostri rispettosi saluti.

Il presidente
Girolamo Dell'Olio

In allegato:

- Associazione di volontariato *Idra*, Video "Questa è la TAV a Bologna... e se succedesse a Firenze?" (in DVD)
- "Ordine del giorno sullo stato lavori Stazione Alta velocità e sue problematiche", approvato il 19 dicembre 2008 dal Consiglio del Quartiere Navile di Bologna
- "Progetto valutazione impatto sulla salute lavori TAV Via Carracci", prodotto il 17 marzo 2009 dalla Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna
- "Ordine del giorno sulla qualità dell'aria nelle zone adiacenti al cantiere TAV", approvato il 21 aprile 2009 dal Consiglio del Quartiere Navile di Bologna
- n. 2 articoli di stampa, comparsi rispettivamente sul "Corriere della Sera" e su "L'Informazione" di Bologna lo scorso 17 luglio 2007
- Teresa Crespellani, Rischi e criticità sottoattraversamento e stazione AV, 3.6.'09 (in formato elettronico)
- Immagini e rassegna stampa danneggiamenti TAV a Bologna(in formato elettronico).