

# 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  
web <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>  
sede: Via Vittorio Emanuele II, 135 - 50134 FIRENZE  
n. 9 pagine; in allegato: n. 1 CD

Firenze, 23.12.'08

## **Al Presidente e ai Membri dell'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, audizione: segnalazioni, osservazioni, richieste, proposte.

Gentile Presidente, gentili Membri dell'Osservatorio,

ringraziamo per l'opportunità che ci viene qui accordata di portare un nostro contributo costruttivo all'importante compito che Vi è stato affidato. Una opportunità che ci auguriamo possa essere confermata in futuro: diamo da parte nostra la disponibilità a incontri periodici che ci permettano di essere aggiornati sull'evoluzione dei diversi stadi dei progetti e della loro eventuale attuazione, e di fornire a nostra volta proposte e indicazioni delle quali l'Osservatorio possa giovare nell'ambito della propria azione istituzionale.

Depositiamo qui, in primis, consegnandolo su supporto elettronico a ogni Membro dell'Osservatorio, il nostro *Libro Bianco* sul Nodo AV di Firenze (settembre 2006), oltre 100 pagine fitte di dati, documenti, tabelle, osservazioni, proposte, frutto di anni di monitoraggio da parte nostra sia delle condizioni in cui si sono svolti i processi di progettazione, autorizzazione, attuazione e controllo dei progetti TAV sull'Appennino fra Firenze e Bologna (Tratta e Variante Firenze Castello), sia delle condizioni in cui abbiamo visto svolgersi gli analoghi processi di progettazione, pubblicità e autorizzazione dei progetti di intervento sul Nodo AV di Firenze, segmentati nel tempo in tre conferenze di servizi, conclusesi rispettivamente nel marzo '99 (per il Sottotraversamento), nel dicembre 2003 (per la Stazione) e nel luglio 2005 (per lo Scavalco Rifredi-Castello).

Teniamo particolarmente a trasmetterVi questo documento perché anche chi di Voi ha ricevuto solo recentemente l'incarico di occuparsi di questa materia possa essere a conoscenza delle lacune procedurali e delle controindicazioni ambientali contenute nei progetti approvati, circostanze che ci fanno paventare le conseguenze dell'attuazione di un progetto inutilmente faraonico, esoso sul piano finanziario, indeterminato nei tempi e ambientalmente incompatibile con le esigenze della città.

In particolare, segnaliamo, dall'indice del *Libro Bianco*, le seguenti criticità:

- frammentazione progressiva del progetto, sottoposto nel giro di otto anni a tre differenti conferenze di servizi;
- omesso coinvolgimento nelle conferenze di servizi di soggetti istituzionali direttamente interessati (come i sindaci dei Comuni chiamati a ospitare o a veder transitare quantità gigantesche di terre di scavo);
- insufficienza istruttoria;
- apparente non conformità di atti adottati nelle diverse fasi di presentazione del progetto ad accordi precedentemente sottoscritti;
- omessa attivazione della procedura di V.I.A. per il secondo progetto di stazione AV, strutture e funzioni collegate, nonostante che - dopo la bocciatura del progetto Zevi nella conferenza di servizi conclusasi 3.3.'99 - l'evidente rilevanza urbanistica della nuova stazione approvata nel dicembre 2003, le profonde modifiche nel manufatto, nella viabilità, nei parcheggi, con la stessa eliminazione del people mover

sostituito dalla tramvia (una circostanza, questa, che richiama alla mente i danni provocati dall'attestata insufficienza della Valutazione di Impatto Ambientale - e delle relative prescrizioni - prodotta a suo tempo in relazione al progetto di tratta appenninica TAV; come ammesso dallo stesso Assessore all'Ambiente della Regione Toscana Tommaso Franci in un documento ufficiale, la comunicazione del 24.7.'02 al Consiglio Regionale della Toscana su "stato di attuazione alla data del 15/07/2002, degli impegni stabiliti dalla risoluzione del C.R.T. n. 4 del 26 luglio 2000" - Comunicazione n. 41);

- individuazione del sito di deposito delle terre di scavo (smarino) in assenza di un progetto approvato, e mancata presentazione del S.I.A. delle attività di movimentazione dello smarino;
- individuazione differita dei siti di estrazione degli inerti e degli altri materiali da costruzione, e assenza dal S.I.A. degli effetti delle attività di movimentazione dei materiali da costruzione;
- difficoltà di accesso all'informazione e agli elaborati da parte dei cittadini, sia nella fase della presentazione dei progetti sia in quelle delle successive modifiche ed integrazioni.

Ulteriori notizie di contesto, suscettibili di suggerire un approccio adeguatamente consapevole e opportunamente critico al delicato compito affidatoVi, sono rappresentate da circostanze più recenti, che - a completamento del quadro d'insieme nel cui contesto si situa la progettazione per il Nodo AV di Firenze, e dunque la Vostra stessa azione istituzionale - riteniamo utile qui segnalare, unitamente al percorso web che permette di rintracciarne i testi integrali.

- La Risoluzione del 19.12.'07 (<http://massimario.avcp.it/cgi-bin/showdoc.pl?id=3232>), e la Deliberazione del 15.7.'08 (<http://massimario.avcp.it/cgi-bin/showdoc.pl?id=3580>), con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori servizi e forniture analizza e censura l'operato e il modello adottato per la costruzione del Sistema ferroviario ad Alta Velocità.
- La Deliberazione del 21.11.'08, depositata l'11.12.'08 ([http://www.corteconti.it/Ricerca-e-1/Gli-Atti-d/Controllo-/Documenti/Sezione-ce1/Anno-2008/Adunanza-c/delibera-accollo-debiti-FS.doc\\_cvt.htm](http://www.corteconti.it/Ricerca-e-1/Gli-Atti-d/Controllo-/Documenti/Sezione-ce1/Anno-2008/Adunanza-c/delibera-accollo-debiti-FS.doc_cvt.htm)), con cui la Corte dei conti fornisce le "Risultanze del controllo sulla gestione dei debiti accollati al bilancio dello Stato contratti da FF.SS., RFI, TAV e ISPA per infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione del sistema "Alta velocità"".
- Le dichiarazioni rilasciate dall'Amministratore delegato di FS SpA Mauro Moretti il 10.9.'08, in occasione della videochat organizzata dalla redazione del Corriere della Sera, condotta da Marco Pratellesi, responsabile di *Corriere.it* (<http://video.corriere.it/?vxChannel=Dall%20Italia>) "Alta velocità e nuovi treni: parla Moretti". Domanda: "Ritiene effettivamente inefficienti i viaggi notturni? Verranno sospesi o la linea AV viaggerà anche di notte?". Risposta: "La tratta Milano-Roma dovremmo al massimo utilizzarla fino a mezzanotte, dalla mattina presto verso le 6. Anche perché dobbiamo mantenerla. Non è che si possa fare come le linee tradizionali, che facciamo noi in maniera coraggiosa con dei sistemi di sicurezza automatici enormi, facciamo fare manutenzione mentre sfrecciano i treni anche se rallentati. A 300 all'ora non si può star sulla linea, dev'esser completamente sgombra". Appare dunque poco plausibile la stessa ipotesi progettuale per la quale è stato disegnato il Nodo AV di Firenze: il "Sistema Alta Capacità", che dovrebbe ospitare treni veloci passeggeri di giorno e treni merci di notte, appare destituito di credibilità, essendo i due tipi di vettore notoriamente incompatibili per difetto di omotachicità nelle medesime fasce orarie diurne.

Considerate in ogni caso per acquisite le informazioni circa le criticità ambientali segnalate nel materiale citato e prodotto, aggiungiamo, nel merito delle questioni per le quali Vi abbiamo proposto l'incontro odierno, le considerazioni e richieste che seguono. Vi preghiamo sin d'ora di scusarci se fra le domande che poniamo ve ne sono alcune che non risultano di stretta competenza dell'Osservatorio in quanto organo collegiale, ma possono ricevere risposta solo da questa o quella sua componente. Comprenderete che, nelle difficoltà di relazione con cui i cittadini devono quotidianamente misurarsi allorché tentano di ricevere informazioni sul progetto AV, sia per noi importante cogliere questa opportunità informativa per richiedere anche a ciascuna singola componente dell'Osservatorio dati e notizie altrimenti difficilmente accessibili.

- 1) In che data sono stati consegnati dal *general contractor* a RFI i progetti esecutivi di Scavalco, Stazione e Sottoattraversamento?
- 2) In che data i medesimi progetti sono stati consegnati da RFI all'Osservatorio?
- 3) I progetti esecutivi di Scavalco, Stazione e Sottoattraversamento differiscono, quanto a tracciato, da quelli definitivi?
- 4) Il fatto che il tracciato del Sottoattraversamento non ricalchi, in sotterranea, quello di superficie (come invece era stato a suo tempo annunciato ai cittadini anche attraverso i *media*) ha una qualche relazione con la sussistenza di fattori di rischio ai quali la linea di superficie non potrebbe essere ragionevolmente esposta, o ha differenti motivazioni? Se sì, quali?

- 5) Quali progetti esecutivi sono stati fin qui analizzati, nella parte di sua competenza, dall'Osservatorio, e con quali risultati? Tali risultati sono, o saranno, disponibili?
- 6) I risultati della valutazione dei progetti esecutivi da parte dell'OA sono vincolanti ai fini della cantierizzazione, e devono precedere l'attivazione dei cantieri? Quali termini temporali sono fissati per questi passaggi?
- 7) L'Osservatorio dispone di cronoprogrammi, globali e articolati, dei lavori per lo Scavalco, per la Stazione AV e per il Sottoattraversamento AV? È possibile acquisirli?
- 8) L'Osservatorio dispone di un documento ufficiale che illustri le cifre, complessive e disaggregate, dei costi aggiornati a oggi dei progetti per il Nodo AV di Firenze, intervento per intervento?
- 9) L'Osservatorio dispone degli atti che attestano la certezza dei finanziamenti per ciascuno dei progetti per il Nodo AV di Firenze?
- 10) È disponibile un documento in cui FS SpA garantisca e illustri le caratteristiche (modello di esercizio, orari, velocità, compatibilità merci-passeggeri, esigenze legate alla manutenzione della linea) del supposto utilizzo promiscuo passeggeri e merci della linea TAV Firenze-Bologna e del Nodo AV di Firenze?
- 11) Gli impatti ambientali della cantierizzazione per lo Scavalco di Castello sono stati valutati separatamente o contestualmente con quelli che deriveranno dalla contigua cantierizzazione per il sottoattraversamento AV e la stazione Foster? L'ARPAT, nel Parere tecnico-ambientale sullo Scavalco AV di Castello del 25.5.'04, ha osservato: *"Va rilevato come in generale, a nostro giudizio, non emerga una valutazione d'area, complessiva e coordinata, degli impatti generati dalla somma delle interferenze dovute all'insieme delle numerose opere, in realizzazione o da realizzare, che negli anni a venire interesseranno più o meno direttamente il tessuto urbano fiorentino. Il sovrapporsi di tali interferenze può, infatti, nel medio periodo, vanificare, almeno in parte, i condivisibili obiettivi di miglioramento della mobilità urbana ed, in taluni casi, peggiorare, anche sensibilmente, le condizioni socio-ambiental-sanitarie, connesse con la realizzazione di tali infrastrutture"*. E ancor prima dell'approvazione del progetto, nel '98, il coordinatore del gruppo TAV Igiene Pubblica dott. Giorgio Garofalo aveva segnalato - senza ottenere riscontro - proprio al responsabile del Nucleo di Valutazione di Impatto Ambientale della Regione Toscana dott. Moreno Mugelli (che in quella veste ha emesso il parere regionale e che oggi siede nell'Osservatorio): *"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"*.
- 12) Quali saranno, e dove si verificheranno, i primissimi interventi programmati per l'attuazione di ciascuno dei progetti?
- 13) Quanti camion di cantiere transiteranno per effetto delle diverse cantierizzazioni sulle strade cittadine, in quali aree, per quale durata e con quali frequenze?
- 14) Quali e quante emissioni inquinanti aggiuntive è lecito attendersi dall'esercizio del "corridoio bimodale" (attrezzato per treni a trazione diesel e per camion) fra gli scavi nell'area dei Macelli (accanto alla scuola primaria "Gianni Rodari") e i grandi edifici residenziali che si affacciano sulla stazione ferroviaria di Rifredi?
- 15) Quali mitigazioni aggiuntive sono state approntate per tutelare la salute diurna e notturna dei cittadini che verranno esposti – come chiarisce il Parere n. 292 del Ministero dell'Ambiente del 18.2.'99 – a sensibili sovraccarichi di inquinamento acustico? *"Per quanto riguarda l'impatto sonoro del progetto, sono diversi i recettori per i quali, anche a valle degli interventi di mitigazione previsti, permangono nelle simulazioni effettuate situazioni più o meno gravi di sofferenza"*. In periodo notturno *"i punti che risultano superare i limiti a valle degli interventi di mitigazione sono 144 (44% del totale)"*.
- 16) In quali aree si svolgeranno, e in che periodi, le operazioni di betonaggio?
- 17) È disponibile una tabella contenente il bilancio quantitativo del verde (essenze arboree, arbustive, altri spazi verdi) che dovrà essere sacrificato per soddisfare le esigenze della cantierizzazione?
- 18) *Idra* lamenta la mancata convocazione in conferenza di servizi (e dunque la mancata informazione, consultazione e partecipazione alle decisioni finali) dei Sindaci dei Comuni destinati dal progetto a ospitare e/o a veder transitare dai propri territori gli ingenti quantitativi di materiali provenienti dallo scavo dei due tunnel e della stazione. Una disinvoltura, nella procedura, pubblicamente ammessa nel comunicato stampa del 16.4.'03 dall'assessore regionale all'Ambiente Tommaso Franci, là dove egli riconosce che *"in occasione del procedimento nazionale di Via non furono consultati gli enti locali del Valdarno"*. *Idra* non comprende peraltro come si possa prescindere – nell'approvazione e nell'attuazione del progetto – da una valutazione di impatto ambientale della movimentazione degli enormi volumi di materiali di scavo o di risulta in gioco (il citato Parere n. 292 del Ministero dell'Ambiente annuncia per la sola Stazione e Sottoattraversamento oltre 3.800.000 metri cubi di smarino e 145.000 metri cubi

provenienti da demolizioni), sia per la qualità dei medesimi (intorno alle procedure di raccolta, movimentazione, stoccaggio e utilizzazione dei materiali di scavo in Mugello, a Monte Morello e nella Piana di Sesto Fiorentino è stata infatti istruita una importante fetta del procedimento penale per i danni ambientali della TAV sulla tratta appenninica), sia ancora per le modalità del loro trasferimento nel sito di Santa Barbara (o in qualsiasi altro sito): appare evidente al profano che si tratta di un capitolo specifico, meritevole di valutazione autonoma sia da parte degli uffici tecnici sia parte degli organi amministrativi delle comunità coinvolte, i cui Sindaci non hanno mancato di manifestare pubblicamente il proprio dissenso (si veda l'intervento "Niente smarino nell'area mineraria", a firma del Sindaco di San Giovanni Valdarno Mauro Tarchi, anche a nome dei colleghi di Cavriglia-Figline, su "Il Corriere di Firenze" del 28.7.'04). Anche il citato comunicato della Regione Toscana del 16.4.'03 recita del resto: *"Fra le questioni aperte ci sono la necessità di raccordare la collocazione degli smarini provenienti dai cantieri del Nodo con il progetto Enel di ripristino dell'ex area mineraria di Santa Barbara, in corso di esame da parte della giunta regionale per arrivare all'approvazione definitiva (l'area riguarda prevalentemente il comune di Cavriglia e parte del comune di Figline)"*. Vanamente *Idra* ha richiesto in forma scritta alla Regione Toscana il documento con cui, è stato riferito, si sarebbe addivenuti a un accordo coi Comuni del Valdarno interessati dal progetto di trasferimento dello smarino nella ex miniera di lignite di Cavriglia, che si sarebbe concretizzato in un protocollo di intesa secondo il quale tutto il materiale verrà conferito esclusivamente per via ferroviaria sulla linea storica Firenze-Arezzo e, da San Giovanni Valdarno a Cavriglia, sulla linea ferroviaria mineraria opportunamente riadattata. *Idra* chiede di poter avere accesso a questo atto, che conterrebbe – è stato riferito – anche la previsione e il finanziamento di opere stradali "compensative" richieste e ottenute nell'ambito dell'accordo dai Comuni del Valdarno a fronte del sacrificio loro richiesto. Si chiede inoltre di sapere se sia definitivamente tramontata l'ipotesi, che si era affacciata a un certo punto della vicenda, di trasferimento all'interporto di Guasticce, nel Comune di Collesalveti (LI), dello smarino che si estrarrà per la costruzione della Stazione e del Sottoattraversamento.

- 19) A quali procedure di garanzia ambientale saranno comunque sottoposte le operazioni di estrazione e trasporto degli smarini nell'ambito della costruzione di Scavalco, Stazione AV e Sottoattraversamento? Sono state approntate dall'ARPAT metodiche che permettano di prevenire i gravi danni ambientali che hanno dato origine al procedimento penale in corso presso il Tribunale di Firenze per la costruzione della linea TAV Bologna-Firenze?
- 20) In proposito, qual è il punto di vista dell'Osservatorio sulle recenti dichiarazioni pubbliche dell'Assessore al Territorio e alle Infrastrutture della Regione Toscana Riccardo Conti in tema di smarino e "semplificazione"? Al Convegno "Per un Patto sulle Infrastrutture in Toscana", tenutosi a Firenze il 30 giugno 2008 presso il Teatro dell'Affratellamento l'Assessore (rivolgendosi al Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, che ha partecipato con lui alla tavola rotonda sul tema) ha affermato: *"Aggiungo che ci sono cose su cui possiamo lavorare insieme e rubo qualche secondo per parlare di semplificazione. Per sottolineare un mio consenso. Noi abbiamo un'area. E' un'area che è una vecchia miniera di lignite a cielo aperto, a Cavriglia. Quell'area va rimodellata, cioè in quell'area andrà portato tanto materiale per rimodellarla. Noi dobbiamo fare il tunnel sotto Firenze. Quell'area è collegata anche via treno con Firenze: pensiamo di portare la roba del tunnel nell'area e - c'è qui il sindaco di San Giovanni, il sindaco Tarchi - e con quei Comuni abbiamo discusso, abbiamo costruito le intese... va bene, nel mezzo c'è l'ENEL, è complicato... vorremmo portare lì quella roba. Però... c'è un però: se quella roba viene stoccata per più di 20 giorni diviene un rifiuto. E noi non siamo in grado di portare lì quella roba. A meno che io non trovi un dirigente della Regione, e forse lo trovo, forse è anche in sala, che accetta prima o poi di prendere un avviso di garanzia. Per qualche terribile reato ambientale. Voglio dire che la semplificazione è una questione talmente fondamentale in questo Paese che va oltre la buona volontà, e che richiede opzioni e scelte politiche. Perché io non ho capito come mai i terreni di risulta dell'Alta Velocità andavano bene per fare la duna a Campi sull'autostrada, e 120 metri, 120 metri più in là, per fare la duna intorno al parco di Focognano non andavano più bene. E dico questo sapendo che è un problema che ci trascina dietro di interpretazione burocratica di un fondamentalismo ambientalistico che tutti abbiamo subito. E quindi porte aperte a un'azione vera di semplificazione, che punti a una vera e rigorosa sostenibilità. In Toscana non c'è nessuno che può fare un piano, nemmeno un piano urbanistico, senza valutarlo, [parola incomprensibile, ndr] sottoporre a una valutazione integrata: deve essere semplificazione, non complicazione. Sono così d'accordo, che su questo potrai contare sull'apporto nostro nelle conferenze Stato-Regioni, perché sentiamo questo bisogno, proprio perché vogliamo fare riforme"*. Possiamo considerarci tranquillizzati da queste dichiarazioni, sul piano delle tutele ambientali, o non è piuttosto il caso di verificarne meglio contenuti e obiettivi?
- 21) Da quali località, con quali mezzi e frequenze, avverrà il trasporto degli inerti da costruzione, della sabbia, del cemento, dell'acciaio e dei conci prefabbricati (secondo i dati del citato Parere n. 292 del Ministro dell'Ambiente, si tratta per la sola Stazione e Sottoattraversamento di oltre 1.700.000 metri cubi

di inerti, 300.000 metri cubi di sabbia, 265.000 tonnellate di cemento, 110.000 tonnellate di acciaio, 372.000 tonnellate di conci prefabbricati?).

- 22) Dove saranno recapitati, e con quali modalità di trasferimento, i rifiuti speciali?
- 23) L'Osservatorio dispone dei dati complessivi relativi alle quantità di smarino, inerti da costruzione, ecc. aggiornati alla nuova configurazione dei progetti a valle delle tre conferenze di servizi?
- 24) Lo scorso 10.6.'08 l'Associazione *Idra*, dopo avere appreso che l'Osservatorio Ambientale nazionale per il Nodo AV di Firenze era decaduto, ha indirizzato all'assessore regionale alla Tutela ambientale Anna Rita Brammerini la seguente segnalazione: *"Esattamente come succede in Mugello da un anno e mezzo a questa parte (Lei ne sa qualcosa, visto che è intervenuta più volte, inutilmente, anche presso il precedente governo), la cantierizzazione TAV procede indisturbata, come uno schiacciasassi, benché in assenza dei controlli previsti dall'attività dell'Osservatorio Ambientale Nazionale, che in Mugello è scaduto da un anno e mezzo, e a Firenze ormai da circa un mese. Questo non può non preoccuparci, visto che sono in atto in città lavorazioni importanti e impattanti come quelle per lo scavalco ferroviario Alta Velocità fra Castello e Rifredi, e quelle per l'adeguamento idraulico del torrente Mugnone. Ambedue sono state avviate senza alcuna apparente informazione alla popolazione. Nel caso del progetto esecutivo dello Scavalco, peraltro, due settimane dopo che erano cessate le attività dell'Osservatorio abbiamo appreso: "Per quel che riguarda il piano ambientale della cantierizzazione dello scavalco (...) i documenti pervenuti non sono ancora stati esaminati dall'Osservatorio Ambientale". Né potrebbero esserlo attualmente, essendo esso scaduto. Dunque a Firenze l'ambiente sta così a cuore delle autorità che le Grandi Opere si costruiscono anche prima che l'Osservatorio ne abbia esaminato i documenti? Le lavorazioni legate all'Alta velocità, di impatto non trascurabile in una città già così sofferente, possono essere autorizzate in mancanza della nomina degli organi di controllo? Le chiediamo (...) di intervenire urgentemente perché le cantierizzazioni siano sospese finché non verranno garantite le condizioni minime di sicurezza e di salvaguardia ambientale il cui monitoraggio è assegnato, dagli accordi siglati in conferenza di servizi, all'Osservatorio Ambientale Nazionale". Il giorno successivo, l'assessore all'Urbanistica del Comune di Firenze arch. Gianni Biagi rispondeva con un comunicato stampa intitolato: "I lavori dello Scavalco di Rifredi sono sotto controllo. Già chiesto al Ministro dell'Ambiente il rinnovo dell'Osservatorio Ambientale". Sui contenuti di questo comunicato, e in particolare sulle competenze e le prerogative dell'Osservatorio Ambientale Nazionale e dell'ARPAT come suo supporto tecnico, *Idra* poneva il 12 giugno un quesito al dott. Pietro Rubellini, che aveva presieduto l'Osservatorio fino alla scadenza del 15 maggio e che è tornato a presiederlo dopo il 23 ottobre. "In particolare, gradiremmo sapere - scriveva *Idra* - se, a Suo avviso, quella che viene definita l'"attività che viene svolta dalle istituzioni pubbliche, per esempio dai vigili urbani e dagli ispettori dell'Arpat" in relazione ai cantieri TAV possa essere considerata sostitutiva dell'attività, peculiare invece e a suo modo straordinaria, che - se non andiamo errati - gli accordi siglati in Conferenza di servizi (Accordo procedimentale) prevedono a carico dell'ARPAT, proprio in ragione della particolare delicatezza e degli impatti aggiuntivi della cantierizzazione TAV, nell'ambito del ruolo assegnato all'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale come "supporto tecnico" dell'Osservatorio. Le chiediamo in altre parole se si possa ritenere ragionevolmente che l'azione "ordinaria" dei vigili urbani e dell'ARPAT possa essere stimata all'altezza delle esigenze di salvaguardia che le particolari clausole degli accordi siglati per il Nodo AV di Firenze, come già precedentemente per la tratta TAV appenninica, individuano e assegnano all'Osservatorio e, appunto, al suo supporto tecnico. Nel comunicato allegato l'assessore cita inoltre "l'ufficio controllo attuazione degli accordi dell'Alta velocità e della Terza corsia autostrade, incaricato appunto di monitorare lo svolgimento dei lavori". In proposito le chiediamo: sarebbe Lei in grado di farci conoscere le caratteristiche delle specifiche attività di monitoraggio che tale ufficio ha svolto sia in relazione ai cantieri "iniziati a Rifredi" che "riguardano i lavori propedeutici alla realizzazione dello scavalco" (cui l'assessore fa riferimento nel comunicato allegato), sia in relazione a quelli legati all'adeguamento idraulico del torrente Mugnone, in merito ai quali invece l'assessore non fornisce risposte al nostro comunicato?". Non abbiamo ricevuto alcun riscontro a quella richiesta, probabilmente perché al momento il dott. Rubellini non esercitava più un ruolo nell'Osservatorio ormai decaduto. Riproponiamo oggi quel quesito, essendo di nuovo l'Osservatorio nel pieno delle proprie funzioni.*
- 25) Come intende l'Osservatorio ovviare alla mancata approvazione dei progetti di sorveglianza dell'impatto AV sulla salute della popolazione residente a Firenze e di monitoraggio ambientale-sanitario dei cantieri, presentati dalla ASL 10 e dall'ARPAT? Nel maggio 2000 l'ASL 10 presentò un "Progetto per la sorveglianza dell'impatto sulla salute della popolazione residente a Firenze" causato dalle grandi infrastrutture. Per attuarlo chiese un investimento di 100 milioni di vecchie lire. Non furono stanziati. Alcuni mesi più tardi, nel gennaio 2001, l'ASL, questa volta insieme all'ARPAT, avanzò una "Proposta di monitoraggio ambientale sanitario dei cantieri delle grandi infrastrutture di trasporto pubblico". Per uno studio semestrale sulle modifiche della qualità della vita le due istituzioni chiesero 25 milioni di vecchie lire, sottolineando *"la necessità e l'urgenza di questa fase preliminare sia per la corretta impostazione dello studio, sia al fine di avviare l'indagine prima dell'esecuzione dei lavori, in modo da poter disporre di*

*dati confrontabili con le fasi successive".* Ma anche quella cifra, ancora più modesta, non è mai stata stanziata, a dispetto del fatto che, come scrissero ancora ASL e ARPAT, *"le grandi opere in fase di avvio, caratterizzate dalla lunga durata e dalla localizzazione in un tessuto urbano già sofferente, incideranno sotto diversi aspetti sulla vita dei cittadini (aumento dei tempi di percorrenza, modifica dei percorsi e dei ritmi abituali, impatto psicologico derivante dalla presenza di lavori rilevanti in prossimità della propria abitazione, disagi legati al rumore, alla polverosità, ecc.)".* A fronte dell'esiguità dell'intervento economico richiesto per far decollare il progetto, lo stanziamento pubblico impegnato sul nodo TAV di Firenze è nel frattempo lievitato da 2.423 miliardi di vecchie lire ad almeno 1,7 miliardi di euro.

- 26) Quanti campi-base dei lavoratori sorgeranno a Firenze per la cantierizzazione del Nodo, dove saranno ubicati, che caratteristiche avranno, quanti addetti vi si insedieranno, come se ne amministrerà l'impatto socio-ambientale?

Nel merito delle criticità di carattere idrogeologico, produciamo su supporto elettronico copia del contributo che la prof.ssa Teresa Crespellani, docente di Ingegneria Geotecnica Sismica presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze, ha fornito allo studio "Valutazione del progetto del sottoattraversamento ferroviario della città di Firenze" (pagg. 123-137), pubblicato nel giugno 2007, a cura del Laboratorio di Progettazione Ecologica degli Insediamenti dell'Università di Firenze.

A partire dalle valutazioni, dagli interrogativi e dalle conclusioni formulate in questo contributo, e dai contenuti delle *Osservazioni* già precedentemente prodotte dall'Associazione *Ibra* il 18.7.'98 nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale per il Nodo AV di Firenze, proponiamo i seguenti argomenti.

- 27) Possiamo attenderci che i progettisti e/o l'Osservatorio diano compiutamente conto alla città delle condizioni idrogeologiche del sottosuolo, rendendo pubblici i dati, la metodologia di indagine, i siti, la frequenza e la rappresentatività dei sondaggi, le misure studiate per fronteggiare eventuali emergenze - o particolari occorrenze (come, ad esempio, il possibile intasamento dei sifoni) - nel corso del pluridecennale compito di manutenzione necessaria a minimizzare gli effetti comunque attesi negli equilibri della falda?
- 28) Sarà possibile conoscere il tipo di modellazione idrogeologica che è stata adottata per prevenire in modo idoneo i rischi di bradisismo di superficie e di sfornellamento, dopo le prove negative dei precedenti modelli adottati per gli scavi TAV in Mugello?
- 29) Come si è pensato, in particolare, di risolvere e di gestire nel breve, medio e lungo periodo le conseguenze particolarmente critiche delle portate (circa 10,4 metri cubi al giorno per metro quadro di sezione di flusso) negli oltre 2 km di area urbana densamente popolata (Campo di Marte, Via Circondaria, Castello) in cui è prevista la costruzione di paratie impermeabili dalla superficie fino al di sotto del piano del ferro?
- 30) Quali procedure e tecniche di scavo verranno adottate per l'avanzamento dei lavori? Con quale progressione si realizzeranno?
- 31) Quali accorgimenti saranno utilizzati per assicurare l'impermeabilità del tutto?
- 32) Quali metodiche sono state utilizzate per monitorare la stabilità dei fabbricati che insistono sull'area sottoattraversata dai tunnel? Quali caratteristiche presenta, e che esito ha avuto, il progetto di monitoraggio satellitare a suo tempo proposto?
- 33) Quanto ampia è previsto che sia la fascia di monitoraggio e di applicazione delle tutele risarcitorie a beneficio degli edifici che si trovano sulla verticale dei tunnel? 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?", espresse l'intenzione di allargare - per evidenti motivi di opportunità - la fascia di attenzione intorno ai due tunnel rispetto a quella prospettata nel progetto 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"*.
- 34) Per quanto concerne i rapporti con i cittadini residenti per gli indennizzi, esistono documenti nuovi rispetto al Protocollo del '99? È possibile ricevere un quadro riassuntivo delle procedure di esproprio e di indennizzo attivate, e il loro stato attuale?

- 35) Sono state esperite particolari garanzie e monitoraggi per la tutela dei beni storici e architettonici interessati dall'area della cantierizzazione? Quali interventi di consolidamento sono previsti per assicurare la stabilità e l'integrità della Fortezza medicea di S. Giovanni e degli altri manufatti vincolati?
- 36) L'Osservatorio è al corrente delle circostanze verificatesi a Bologna con gli scavi per il sottoattraversamento AV, dei danni agli edifici registratisi e dei contenziosi che ne sono derivati? Ha in programma una campagna di approfondimenti in merito?
- 37) Sono previsti monitoraggi di ulteriore dettaglio in fase di perforazione, che permettano di aggiornare i dati riportati nel progetto definitivo?
- 38) Come si prevede di gestire le eventuali situazioni di emergenza legate a precipitazioni meteoriche concentrate nel tempo, che rendano il torrente Mugnone e il fiume Arno indisponibili a ricevere gli eventuali sovraccarichi di acqua provenienti dal cavo delle gallerie in fase di scavo?
- 39) Come e dove si reperiranno per tutti gli anni di lavori previsti, e per tutte le stagioni dell'anno, i cospicui quantitativi di acqua necessari per le lavorazioni industriali (30 litri/secondo a Campo di Marte, 20 litri/secondo a Rifredi, 30 litri/secondo alla Stazione AV: in tutto 80 litri/secondo, cioè 6.912.000 litri al giorno su 24 ore, e 4.608.000 su 16 ore; ad essi andranno poi aggiunti gli incrementi di consumo che dovranno derivare dall'applicazione delle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente: *"Si dovranno assumere tutte le soluzioni atte a minimizzare l'impatto associato alle attività di cantiere, in particolare per quanto concerne l'immissione di polveri /bagnatura delle aree di cantiere, lavaggio degli automezzi in uscita"*)?
- 40) Sono attualmente in corso monitoraggi efficaci della pesante cantierizzazione del Mugnone, avviata senza alcuna valutazione di impatto ambientale?

Con particolare riguardo ai meccanismi che presiedono al monitoraggio e al controllo dell'intera cantierizzazione AV prevista a Firenze, in parte già avviata, proponiamo i seguenti quesiti:

- 41) Come è composto l'universo dei soggetti, privati e pubblici, deputato alla realizzazione e al controllo degli interventi per lo Scavalco, la Stazione e il Sottoattraversamento?
- 42) A quale soggetto è affidata, in ciascun caso, la direzione dei lavori? Quali strumenti di controllo, di prevenzione e di intervento sono a disposizione dei soggetti pubblici? In caso di emergenze ambientali, come quelle registrate più volte in Mugello, chi e come potrà intervenire per esigere l'arresto delle lavorazioni?
- 43) *Idra* ha inoltrato il 27.7.'06 al Ministro dell'Ambiente del governo Prodi, Alfonso Pecoraro Scanio, proposte di riforma dell'istituto-Osservatorio trasmesse, e tiene a sottolineare l'esigenza che gli Osservatori dispongano di una struttura organizzativa efficiente (non certo con una segreteria e la gran mole di elaborati a centinaia di km di distanza dalla sede della Presidenza), e di poteri in grado di esprimere provvedimenti autoritativi assai più certi, cogenti e immediati di quelli – quasi platonici - che l'accordo procedimentale attualmente prevede. Se le autorità pubbliche continueranno a varare progetti che già sulla carta si annunciano devastanti, sia almeno l'Osservatorio a poter "fermare la macchina" quando si dimostra distruttiva di risorse e salute. Un Osservatorio che non abbia potestà immediata di intervento nelle emergenze ambientali che sono all'ordine del giorno nella cantierizzazione di opere dall'impatto così pesante e prevedibile appare – ad avviso di *Idra* - uno strumento non sufficientemente efficace di tutela.
- 44) Il supporto tecnico rappresentato dall'ARPAT dispone di una task force *ad hoc*? Quali e quante risorse umane e materiali sono state predisposte all'uopo?
- 45) *Idra* ha appreso, in occasione di un incontro informativo con dirigenti della Regione Toscana, che l'intero archivio degli atti dell'Osservatorio giace presso la segreteria dell'Osservatorio, che ha sede a Roma, e che ciò comporta difficoltà di consultazione e di studio agli stessi componenti dell'Osservatorio. Chiediamo se si sia avviato, o se si intenda avviare, e in che modo, a questa situazione di evidente disagio, dotando l'Osservatorio di una struttura organizzativa efficiente. In particolare, si chiede se si sia anche provveduto alla duplicazione dei materiali e dei dati (inclusi quelli disponibili in formato elettronico), così che possa essercene copia nella città interessata dall'attuazione dei progetti.
- 46) Di quali fondi dispone l'Osservatorio, e di quale capacità e autonomia di spesa gode nel gestirli?
- 47) L'esperienza del Mugello sembra dimostrare che gli avvicendamenti all'interno dell'Osservatorio non assicurino la continuità e l'efficienza necessari all'intervento: sono state attivate procedure atte a prevenire questo tipo di rischio?
- 48) Quando sono previste le scadenze dell'attuale Osservatorio e dell'Accordo Procedimentale per il Nodo AV di Firenze? Sono state a oggi prodotte integrazioni all'Accordo stesso?
- 49) Nel citato convegno tenutosi il 9.7.'07 nella Sala "Affreschi" del Consiglio Regionale della Toscana dal titolo "Tav a Firenze ... Quale Progetto?", l'allora assessore all'Urbanistica del Comune di Firenze arch. Gianni Biagi, riferendosi agli *"elementi ancora da approfondire"*, ebbe ad osservare: *"La seconda*

questione è che il progetto di monitoraggio ambientale, che è già stato approvato dall'Osservatorio tecnico, possa essere rimesso a disposizione, valutato, discusso ed eventualmente implementato. Io penso che questo sia possibile, che questo sia utile, cioè sia utile portare in modo più esteso a conoscenza quello che si sta facendo per garantire una risposta positiva ad eventuali effetti critici (...), e che quindi si possa anche ampliare l'arco delle competenze per fare in modo che non solo nessuno si senta escluso ma che soprattutto chi ha competenze capaci di implementare l'informazione e la capacità di intervento sia incluso (...). A questo riguardo domandiamo: sono state esperite modalità di implementazione dell'Osservatorio, come annunciato dall'assessore Biagi? Se sì, con quali risultati? è stata verificata la disponibilità a partecipare alle attività dell'Osservatorio espressa a *Idra* dal Segretario dell'Autorità di bacino del Fiume Arno, prof. Giovanni Menduni? È stata verificata l'opportunità di coinvolgere – quanto meno in sede istruttoria – competenze anche di natura medica, naturalistica, geotecnica, urbanistica, sociologica, economica e statistica?

- 50) Con quali meccanismi decisionali opera l'Osservatorio? Vige ancora il diritto di veto da parte di qualsiasi suo membro? Si è tenuto conto delle indicazioni (ancorché tardive, per il Mugello) del Consiglio Regionale della Toscana, che a luglio 2000 impegnava solennemente la Giunta 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”*? Un grave impedimento all'autonomia dell'Osservatorio Ambientale deriva, a nostro avviso, proprio dai 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”.
- 51) Ci domandiamo se l'Osservatorio possa credibilmente ospitare fra i suoi membri chi ha rivestito il ruolo di presidente del nucleo di Valutazione di Impatto Ambientale della Regione Toscana all'epoca della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale sul progetto di penetrazione urbana AV di Firenze, stazione AV e interventi connessi, e in quella veste ha emesso proprio il parere in base al quale la Giunta regionale ha poi deliberato in data 14 dicembre 1998. Richiamiamo qui in proposito ciò che *Idra* è stata costretta a rilevare il 28.7.'99, in un caso analogo (si trattava in quella circostanza del rappresentante della Regione Toscana nell'Osservatorio Ambientale Nazionale per la tratta TAV Bologna-Firenze, arch. Gianni Biagi), in una nota indirizzata alla VI Commissione Consiliare della Regione Toscana dopo le prime gravi emergenze ambientali riscontrate in Mugello: *“Idra chiede che la Commissione e il Consiglio valutino l'opportunità che un dirigente della Regione, responsabile dell'Area Infrastrutture e firmatario in quella veste della deliberazione di approvazione del progetto esecutivo di Alta Velocità Bologna-Firenze (Deliberazione N. 03884 del 24.7.'95), rivesta anche il ruolo di rappresentante della Regione stessa nell'Osservatorio Ambientale nazionale, cui è demandato il compito di vigilare sulle condizioni di realizzazione del progetto stesso. Idra chiede come possa senza imbarazzo valutare e intervenire sugli aspetti di improvvisazione progettuale e di inaffidabilità tecnica del progetto testimoniati dalle recenti emergenze idrogeologiche chi ha svolto un ruolo di valutazione e di approvazione di quel progetto”*. Anche nel caso del Nodo di Firenze temiamo che debba essere piuttosto complicato esprimere valutazioni ed assumere decisioni in ordine alle conseguenze di un progetto che si è già avuto modo di esaminare ed approvare in sede procedimentale. Ancora più problematico ci appare questo compito quando, per i meccanismi decisionali fissati per l'Osservatorio Ambientale, ci si trova a disporre di un potere di veto, essendo le decisioni da assumere soggette al vincolo dell'unanimità. Anche il presidente del Consiglio Regionale della Toscana, in occasione dell'emergenza idrogeologica dell'estate del 2002 in assenza di operatività dell'OAN, ritenne essere *“da stigmatizzare l'inattività dell'Osservatorio Ambientale Nazionale probabilmente motivata dalla necessità di non compiere atti per non realizzare una situazione di “conflitto di interessi” in considerazione del doppio incarico rivestito dal suo presidente anche direttore nazionale del servizio di valutazione di impatto ambientale”*. Qualche giorno dopo il presidente dell'OAN allora in carica, l'ing. Bruno Agricola, si dimise, pur non avendo avuto alcun ruolo di responsabilità di vertice nell'approvazione della VIA relativa alla tratta Bologna-Firenze.
- 52) Secondo *Idra*, infine, l'Osservatorio deve poter mostrare una capacità ricettiva delle istanze della società civile che sia all'altezza delle esigenze, in particolare in una città delicata e preziosa come Firenze, e una capacità di comunicazione e trasparenza verso l'esterno tali da permettere di considerarlo uno strumento di informazione e conoscenza anche a disposizione del cittadino. È necessario inoltre che l'Osservatorio dedichi alle materie di sua competenza un numero di sedute adeguato alla quantità e gravità di temi e di emergenze che la cantierizzazione determina sul territorio.

Per quanto attiene alle esigenze e ai diritti di informazione e partecipazione della cittadinanza chiediamo:



- 53) Come può l'Associazione *Idra*, e la cittadinanza in genere, avere accesso alle determinazioni dell'Osservatorio? Può *Idra* ricevere di routine i verbali delle riunioni dell'Osservatorio?
- 54) Quando, dove, come e con quali strumenti interpretativi potrà la cittadinanza conoscere la cartografia di dettaglio e i contenuti operativi dei progetti esecutivi per lo Scavalco, la Stazione e il Sottotraversamento, e intervenire per modificarne in senso positivo l'eventuale attuazione? Già il 1 agosto scorso l'Associazione *Idra*, facendo seguito a contatti telefonici con il referente di progetto Referente di progetto per il Nodo AV di Firenze ing. Marco Rettighieri, aveva indirizzato a RFI e all'Osservatorio richiesta formale di una campagna di informazione pubblica nella città di Firenze sui contenuti del progetto esecutivo del Nodo AV, suggerendo che – nell'approssimarsi della previsione di attuazione concreta del progetto, giunto alla sua stesura esecutiva – si potesse recuperare almeno in parte il gap di conoscenza accumulato. *Idra* chiedeva nella circostanza che si provvedesse quanto meno a permettere ai cittadini una conoscenza puntuale, dettagliata e concreta degli interventi già decisi, affinché i cittadini potessero per un verso tutelare al meglio la propria qualità della vita e i propri interessi, per un altro suggerire ogni possibile precauzione o contributo sulla scorta dell'esperienza di prima mano del territorio e della sua storia. *Idra* suggeriva altresì che, non appena i progetti esecutivi per lo Scavalco di Castello, per la Stazione AV e per il Passante AV fossero stati licenziati da RFI, e comunque prima che andassero in attuazione, venisse istituito un ufficio informativo, a cura del committente e/o del general contractor, aperto al pubblico per un ampio intervallo di tempo (considerando le dimensioni e la delicatezza dell'area urbana interessata), in orari congrui con le molteplici necessità della popolazione, dotato di materiale aggiornato e di personale in grado di tradurre gli elaborati tecnici in informazione precisa e concreta alla portata di chi – come la maggior parte dei cittadini – non dispone di competenze specialistiche ma necessita al tempo stesso di notizie, dati e documenti comprensibili e socializzabili. *Idra* spiegava inoltre di aver già richiesto a luglio alla Direzione Investimenti RFI di Bologna, Direzione Programmi e Investimenti Direttrice Centro-Nord, di poter incontrare referenti di RFI SpA. Nessuna di queste attese è stata sin qui soddisfatta.
- 55) Quanto tempo sarà necessario attendere per vedere attivato un sito informativo web sull'intera tematica del Nodo ferroviario AV di Firenze e degli interventi ad esso collegati?
- 56) È possibile attendersi dall'Osservatorio un prossimo appuntamento informativo pubblico a Firenze, aperto ai contributi della cittadinanza, analogo a quello svoltosi in Mugello il 4 novembre '99, quando il presidente dell'Osservatorio Fabio Trezzini convocò presso la Sala del Consiglio Comunale di Borgo S. Lorenzo un *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*"?
- 57) Come mai non è stato istituito anche a Firenze un organismo pubblico di tutela diretta dei cittadini come l'Osservatorio Ambientale Locale, l'unico sportello aperto alla cittadinanza davvero funzionante in Mugello, il cui presidente (prof. Giuliano Rodolfi) è stato persino invitato in via permanente alle riunioni un po' "astratte" dell'Osservatorio Ambientale Nazionale, quando è diventato chiaro che quest'ultimo rappresentava uno strumento costoso ma privo di efficaci collegamenti col territorio?

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, CD contenente:

- Associazione di volontariato *Idra*, *Libro Bianco* Alta Velocità Nodo di Firenze, 14.9.'06;
- Laboratorio di Progettazione Ecologica degli Insediamenti, Università di Firenze, "Valutazione del progetto del sottoattraversamento ferroviario della città di Firenze", giugno 2007.