

Associazione di volontariato *Idra*

iscritta al Registro Regionale del Volontariato della Toscana per la promozione e la tutela del patrimonio ambientale e culturale
Via Giano della Bella, 7 - 50124 FIRENZE; e-mail idrafir@tin.it; web <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>
Tel. e fax 055.233.76.65

totale: n. 4 pagine (inclusa la presente)

Firenze, 18.7.'11

Sindaco del Comune di Cavriglia (AR)
dott. Ivano FERRI

comune.cavriglia@postacert.toscana.it, fax 055.96.65.03

per conoscenza: Presidente della Giunta Regionale della Toscana
dott. Enrico ROSSI
enrico.rossi@regione.toscana.it, fax 055.438.48.80

OGGETTO: Progetto di messa a dimora nella ex-area mineraria di Cavriglia delle terre di scavo derivanti dal progetto del Nodo AC/AV di Firenze.

Gentile sig. Sindaco,

leggiamo su *Il Nuovo Corriere di Firenze* del 14 luglio scorso la Sua replica al comunicato col quale mettevamo al corrente l'opinione pubblica di alcune criticità aggiuntive che si sono evidenziate nell'ultimo periodo in relazione al progetto di conferire nell'ex miniera di lignite di Santa Barbara le terre di escavazione per la realizzazione delle due gallerie e della stazione sotterranea TAV nel nodo ferroviario fiorentino. Un'opera costosissima e dall'ingente impatto ambientale, di durata probabilmente quanto meno decennale, con molte controindicazioni peraltro sul piano dell'efficacia e dell'utilità sociale per il sistema dei trasporti.

Ci è dispiaciuto notare che – se risponde al vero quanto riferito dalla cronista - Ella sembra ironizzare sul ruolo che in tutta questa vicenda ha avuto, e ha, l'Associazione di volontariato per la quale qui scrivo. *“Qualche volta mi fanno sorridere – leggiamo - queste associazioni che nascono e che si preoccupano di Cavriglia improvvisamente. Il nostro Comune ha litigato per tredici anni con Enel per il recupero dell'area della lignite. C'era una voragine di oltre 1500 ettari da sistemare”*.

Ebbene, *Idra* si occupa almeno dal 1998 dei rischi che il vostro territorio corre per soddisfare esigenze e risolvere problemi *nati a Firenze*. Se ne occupa, cioè, da quando sono stati pubblicati il progetto di adeguamento del quadruplicamento veloce ferroviario Bologna-Firenze denominato "Variante di Firenze Castello" (nel quale si prevedeva che 2.550.000 mc di materiale sciolto venissero trasportati fino alla stazione di S. Giovanni Valdarno lungo la linea lenta Firenze-Roma, con un convoglio ferroviario costituito da 12 carri, capace di trasportare un carico di materiale sciolto di circa 480 mc.) e il progetto definitivo di sottoattraversamento TAV di Firenze (che prevedeva nel '99 l'ingresso in città 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, e un volume di materiali di risulta che sarebbero ammontati ad oltre 3.800.000 metri cubi di smarino, oltre a 145.000 metri cubi provenienti da demolizioni)..

Idra ha affrontato questa tematica sia a livello di studio sia di produzione di osservazioni formalizzate presso le sedi competenti (Regione e Ministeri) già dal maggio del '98. Osservazioni che sono a Sua disposizione, se di Vostro interesse. Da parte nostra, gradiremmo ricevere le Osservazioni che il Comune di Cavriglia e gli altri Comuni interessati hanno formulato in quelle occasioni.

Idra non si è limitata tuttavia a studiare le carte e a proporre correttivi: ha provveduto a informare l'opinione pubblica, come attestano i comunicati e le notizie pubblicate sulla stampa. Per esempio, quello del maggio 1999 (<http://associazioni.comune.firenze.it/idra/6-5-'99.html>), quando furono rese note le cifre contenute nel Parere n. 292 del Ministero dell'Ambiente. Per esempio, quello del maggio 2004 (<http://associazioni.comune.firenze.it/idra/11-5-'04.htm>), quando la nostra Associazione rivelò ciò che era stato accuratamente nascosto nelle pieghe degli accordi per la nuova Stazione AV di Firenze Foster, licenziata a dicembre del 2003 dopo la solenne bocciatura della precedente edizione portata in conferenza di servizi a marzo del '99. *Idra* ebbe a scoprire infatti (<http://associazioni.comune.firenze.it/idra/26-7-'04.htm>) che per l'ultimo ritaglio del progetto-spezziato per il Nodo AV di Firenze, lo "scavalco" di Castello (con un impegno temporale di tre anni e cinque mesi in un quadrante strategico della città), *“tutti i materiali verranno approvvigionati al cantiere mediante trasporto su strada; tutti i materiali di risulta verranno movimentati mediante autocarri”*. Una clamorosa contraddizione con gli impegni solennemente assunti nel marzo del '99

nella conferenza di servizi sul Nodo ferroviario di Firenze, che prevedeva la movimentazione esclusivamente su ferro dei materiali in entrata e in uscita dai cantieri. Cosa era successo? Con un atto relativo alla progettazione per l'Alta Velocità, il 20 ottobre 2003 la massima assemblea cittadina fiorentina aveva deliberato (Deliberazione n. 865) di *"impegnare il Sindaco o il suo delegato a rappresentare – in sede di Conferenza dei Servizi – le valutazioni e suggerimenti contenuti nella relazione istruttoria del Servizio Pianificazione e Grandi Progetti"*, allegata alla deliberazione stessa e definita *"parte integrante e sostanziale"* dell'atto. Nella Relazione istruttoria sulla stazione TAV di Firenze e sull'opera di scavalco fra Rifredi e Castello, redatta dalla Direzione Urbanistica del Comune di Firenze e firmata a quattro mani dagli architetti Marcello Cocchi (dirigente del Servizio Pianificazione e Grandi Progetti) e Rinaldo Hoffmann (P.O. Nodo A.V. e Mobilità), nel capitolo dedicato alle *"Valutazioni sugli aspetti della cantierizzazione"* la Direzione asseriva testualmente, nel formulare le proprie *"Osservazioni al progetto della Variante imbocco nord e scavalco"*: *"È notevole l'impatto sulla viabilità cittadina causato dall'elevato transito di veicoli pesanti, previsto dal progetto, pertanto [...] lo smaltimento delle terre di scavo dovrà avvenire per ferrovia, con le stesse modalità adottate per la stazione A.V."* Due mesi dopo il mandato ricevuto dal Consiglio, invece, il 23 dicembre 2003, l'assessore all'Urbanistica del Comune di Firenze arch. Gianni Biagi firmava a Roma un'apposita deroga alla disposizione contenuta nell'Accordo Procedimentale del 1999 (accordo che prevedeva il trasporto dei materiali di risulta esclusivamente su ferro). Si intitolava *"Integrazione all'Accordo procedimentale del 3 marzo 1999"*, era stata sottoscritta oltre che dal Comune di Firenze anche dalla Provincia (rappresentata dall'assessore Luciana Cappelli), dalla Regione Toscana (rappresentata dall'assessore Riccardo Conti) e da RFI, e così recitava all'articolo 5 (*"Materiali di risulta"*): *"Per quanto riguarda l'imbocco Nord, compresa l'opera di scavalco [...] il trasporto dei materiali di scavo e l'approvvigionamento dei materiali potrà essere effettuato con mezzi gommati sulla base di un apposito piano di mobilità approvato dal Comune di Firenze"*. Si trattava di 90.200 mc di calcestruzzo, 31.400 mc di inerti, 10.000 ton di acciaio, 307.000 mc di smarino, e di un volume imprecisato di fanghi di risulta e di detriti di demolizione.

A luglio di quello stesso anno Idra denunciò (<http://associazioni.comune.firenze.it/idra/16-7-'04.htm>): *"307.000 metri cubi di terra che si prevede di scavare a Firenze fra Rifredi e Castello per permettere la costruzione dello "scavalco" ferroviario nell'ambito del progetto di Alta Velocità del Nodo verrebbero istradati tutti su gomma, utilizzando autocarri, alla volta della ex miniera di lignite di Santa Barbara, a Figline Valdarno (FI) e Cavriglia (AR). Nello stesso sito, il progetto di sottoattraversamento AV di Firenze ha fissato il trasferimento della montagna di terra da scavare per far posto ai due tunnel che collegheranno Campo di Marte a Castello, e alla stazione Foster progettata sotto il letto del torrente Mugnone. [...] Adesso, lo scenario del trasporto su gomma dei 300.000 metri cubi supplementari necessari a realizzare lo "scavalco" aggiunge elementi di seria preoccupazione, se si pensa che – come recita lo studio di impatto ambientale sul quale Idra ha presentato lo scorso 8 maggio 2004 le proprie osservazioni – "nel complesso i quantitativi dei materiali sono tali che per le sole terre da scavo si può prevedere la necessità di un numero totale di circa 14.000 viaggi eseguiti con autocarri da 22 mc per il periodo complessivo di oltre 3 anni di costruzione dell'opera". Si tratta dunque di 28.000 autocarri (considerando la somma dei viaggi di andata e ritorno), variamente distribuiti nell'arco dei 41 mesi di lavori che – per permettere l'apertura dello scavalco entro la metà del 2008, come da programma – dovrebbero essere avviati all'inizio del 2005. A questa categoria di autoveicoli è associata notoriamente l'emissione di elementi inquinanti particolarmente critici in ambiente urbano (quali le polveri sottili). Inoltre la loro presenza sulla viabilità sia urbana sia autostradale, e dunque la promiscuità col traffico ordinario, non contribuisce alla soluzione degli urgenti problemi di congestione e di sicurezza di cui soffre l'intera area metropolitana fiorentina, che saranno verosimilmente esasperati dalla imminente cantierizzazione per la terza corsia autostradale A1"*.

Fu in conseguenza degli esiti di quella denuncia che il Sindaco di S. Giovanni Valdarno Mauro Tarchi decise di prendere carta e penna e scrivere, a nome anche dei colleghi di Cavriglia e di Figline Valdarno, un intervento pubblicato dal *Corriere di Firenze* il 28 luglio 2004 col titolo *"Niente smarino nell'area mineraria"*. Vi si leggeva, fra le altre cose, che in relazione alla disponibilità allo smaltimento nell'area mineraria valdarnese dei materiali di risulta delle escavazioni della Direttissima FI-BO *"i Sindaci non solo respingono tali soluzioni opponendosi all'arrivo dello smarino nella linea ferroviaria (figuriamoci ai camion, problema per ora mai sollevato), ma rassicurano che in attesa di proposte serie ad oggi mai pervenute né dalla regione che dalla Tav impediremo con ogni mezzo tale offesa al nostro territorio"*. E avevano ragione, i Sindaci, ad essere indignati, perché mai erano stati neppure convocati alle quattro conferenze di servizi (Variante di Firenze Castello, Nodo AV di Firenze, Stazione AV di Firenze, Scavalco Castello-Rifredi) in cui si decideva per loro e per i cittadini da loro amministrati. Stessa sorte era toccata del resto ai Sindaci degli altri Comuni che sarebbero stati attraversati dal flusso di camion e/o convogli ferroviari: Fiesole, Pontassieve, Rignano, Reggello, Incisa Valdarno. Garante (?) per tutti la Regione Toscana (il cui Presidente ci legge qui per conoscenza, mentre confidiamo in un suo cortese riscontro alla nostra dell'8 luglio scorso, <http://associazioni.comune.firenze.it/idra/L.%20presid.%20GRT,%20208.7.'11.htm>), che a tutti quei tavoli era invece presente, assieme alla Provincia di Firenze...

Di fatto, poi, lo smarino dello Scavalco è stato istradato su ferro all'interporto di Guasticce: un risultato il cui merito – ci piace pensare – va forse ascritto in qualche piccola parte anche al ruolo informativo giocato da Idra.

Questa Associazione ha avuto modo di scrivere poi al Sindaco del Comune di Cavriglia (con lettera del 28 aprile 2005 e sollecito del 14 giugno 2005) per chiedere se l'Amministrazione fosse stata chiamata a partecipare a una conferenza di servizi in merito alla previsione di conferire a Santa Barbara lo "smarino" dell'Alta Velocità derivante dall'attuazione del progetto approvato per il Nodo ferroviario fiorentino, e inoltre quale iter avesse seguito, e quali risultati avesse raggiunto, il tavolo promosso dalla Giunta regionale allo scopo di specificare e concordare con gli enti locali interessati (ovvero le province di Firenze e di Arezzo e i comuni di Firenze, Figline, Cavriglia, San Giovanni Valdarno) le condizioni con le quali si sarebbe potuto dare attuazione alla decisione prevista dalla pronuncia di compatibilità ambientale sul nodo fiorentino.

Successivamente, è accaduto che i Sindaci di Cavriglia, Figline Valdarno e S. Giovanni Valdarno abbiano apparentemente convenuto, ad aprile 2008, sulla opportunità di accettare comunque quella che avevano giudicato una *"tale offesa al nostro territorio"*, siglando con RFI SpA, Regione Toscana e Provincia di Arezzo un protocollo d'intesa *"per gli interventi sulla mobilità connessi alla messa a dimora nella ex-area mineraria di Cavriglia delle terre di scavo derivanti dal progetto del Nodo AC/AV di Firenze"*. In realtà noi tememmo da subito che queste 'compensazioni' mal compensassero l'offesa al territorio e, aggiungiamo, il disagio alle popolazioni e al sistema dei trasporti locali che potranno derivare dalla movimentazione di una quantità ciclopica di materiali da escavare dal ventre di Firenze senza alcuna apparente utilità sociale, e la cui sostenibilità sul piano ambientale verrebbe per giunta certificata solo a valle, e cioè a Santa Barbara!

Scrivono in proposito, correttamente, i responsabili dell'Azienda USL 8 Arezzo: *"SI RITIENE che debbano essere rivalutate attentamente le problematiche legate al trasporto del materiale dal luogo di scavo alla sistemazione finale, al fine di realizzare ulteriori interventi di mitigazione dell'impatto acustico dei treni sulla salute della popolazione residente lungo il tracciato"*.

Da parte sua, il Servizio Pianificazione Territoriale, Urbanistica, della Provincia di Arezzo, nel proprio Parere in relazione alla VIA delle opere di implementazione in oggetto, rileva fra le altre cose: *"Con riferimento alla natura e alle caratteristiche dei materiali utilizzati per la realizzazione della collina schermo si evidenzia che nello studio non viene precisato in quale regime le terre e rocce da scavo derivanti dagli scavi della stazione A.V. di Firenze verranno trasportate fino alle piazzole di caratterizzazione che si intendono realizzare a Santa Barbara. Si tenga conto che la sussistenza dei requisiti previsti dal comma 1 dell'art. 186 del D.Lgs. 152/2006 per la qualificazione di tale materiale quale "terre e rocce da scavo" dovrebbe essere accertata prima della produzione delle stesse o, quantomeno, nel luogo di produzione delle stesse. Qualora venisse accertato che talune partite di materiale non risultassero idonee per il riutilizzo ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 152/2006, nel caso in specie, risulterebbe come luogo di produzione il cantiere di Santa Barbara, sito che non è configurabile come deposito temporaneo del rifiuto che si originerebbe"*. Il Dirigente del servizio osserva inoltre che *"dovrebbe essere precisato a quali impianti di smaltimento saranno destinati eventuali materiali che, a seguito della caratterizzazione, non risultassero idonei per l'esecuzione dell'intervento e dovranno essere trattati come rifiuto"*.

Ci permettiamo di suggerire qui, in proposito, come la logica delle "compensazioni" non sempre produca frutti di grande qualità: restando in tema TAV, altre amministrazioni locali, come quelle del Mugello, hanno 'ottenuto' in cambio di un disastro ambientale permanente, e con soldi comunque pubblici, poche briciole non sempre utili, non sempre ambientalmente sostenibili, non sempre realizzate a regola d'arte...

Appare dunque quanto meno ingeneroso sostenere, come leggiamo nel virgolettato a lei attribuito: *"Tolte le istituzioni (Provincia, Regione Toscana ed Enti locali), molto spesso siamo stati soli a combattere questa battaglia. [...] I fiorentini se ne sono preoccupati molto poco. Che abbiano adesso tutta questa attenzione mi fa quasi sorridere!"*. Senza contare che i "fiorentini" di Idra appartengono al mondo del volontariato, mettono a disposizione della tutela del territorio e delle collettività il proprio tempo libero, e non dispongono di risorse pubbliche, ma soltanto di modeste quote associative o piccoli contributi.

Là dove poi Ella afferma *"Stiano tranquilli, il Valdarno e Cavriglia sanno amministrarsi bene e faremo in modo che quello che arriverà sia compatibile con il territorio, diventi cioè una risorsa e non un problema"*, ci permettiamo di segnalare che la lunga e contraddittoria vicenda dello smarino TAV di Firenze non sembra poter giustificare ragionevoli sentimenti di tranquillità. E non si avverte, in ogni caso, un particolare bisogno di rassicurazioni ancora solo generiche. Piacerebbe piuttosto leggere di impegni precisi, concreti e di comprovabile efficacia. Come quello, magari, di richiedere o promuovere la pubblicazione del progetto di trasferimento delle terre di scavo di Firenze in tutti i Comuni interessati, affinché sia sottoposto alle osservazioni dei cittadini e dei Consigli comunali, e a una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Come quello di non accettare comunque – lo chiede già la Provincia di Arezzo – che la caratterizzazione dei materiali scavati a Firenze avvenga a Cavriglia, piuttosto che a Firenze, che siano destinati alla "collina schermo" o agli "interventi di implementazione". Non ci sembra molto prudente nelle condizioni attuali, infatti, sostenere che *"se diventerà un problema lo lasceremo appunto ai fiorentini e saranno loro a doversi trovare una soluzione per gli eventuali rifiuti"*. Qualora lo smarino diventasse un problema a Cavriglia, lo sarebbe poi per tutte le popolazioni interessate del Valdarno, che si troverebbero esposte – nel caso di 'imprevisti ambientali' – al doppio disagio legato alla movimentazione di andata e di ritorno delle terre di scavo eventualmente certificate come rifiuti. E a ulteriori incrementi nei tempi di realizzazione del progetto.

Ci piacerebbe infine sapere cosa pensano il Sindaco di Cavriglia, e magari i suoi colleghi del Valdarno, delle riflessioni e della proposta che ebbe a pronunciare, esattamente due mesi dopo la sigla del Protocollo d'intesa per lo smarino di Firenze, l'allora assessore al Territorio e alle Infrastrutture della Regione Toscana Riccardo Conti nel corso del convegno "Per un Patto sulle Infrastrutture in Toscana", il 30 giugno 2008. Al convegno venne chiamato a intervenire anche il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Altero Matteoli, e proprio a lui l'assessore si appellava appunto – in relazione al problema della qualificazione delle terre di scavo - al termine delle proprie considerazioni, di qui riportiamo qui la fedele trascrizione:

"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 trasciniamo 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".

Avevamo provato a chiedere all'assessore Conti, qualche giorno dopo, maggiori ragguagli. Scrivemmo:

- *A quale normativa, o a quale prassi, Ella fa riferimento quando afferma che "se quella roba viene stoccata per più di 20 giorni diviene un rifiuto"?*;
- *da quale fonte ha appreso che "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"?*; a noi risulterebbe infatti il contrario;
- *qual è l'organo pubblico che avrebbe comunque commesso tale 'abuso', e quali giustificazioni avrebbe addotto?*;
- *chi, più in generale, sarebbe responsabile, fra gli organi pubblici di controllo ambientale, di quella "interpretazione burocratica di un fondamentalismo ambientalistico che, a Suo dire, tutti abbiamo subito"?*;
- *quando Ella ipotizza che l'operazione di trasferimento dello smarino di Firenze a Cavriglia non si possa fare, nelle attuali condizioni, "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", e aggiunge – ironicamente, supponiamo – "per qualche terribile reato ambientale", intende Ella forse che vi sia stata - nel caso del procedimento penale a carico dei costruttori della linea TAV fra Sesto Fiorentino e Bologna - una qualche forma di abuso da parte della magistratura inquirente, dalla quale convenga tutelarsi per il futuro affinché non si pregiudichi il buon funzionamento della cantierizzazione AV per il Nodo ferroviario di Firenze? se sì, come sarebbe opportuno secondo Lei intervenire?*
- *quale è a Suo avviso, in ogni caso, la ricetta più adeguata per uscire da tutta questa impasse? propone Ella una deroga o un sistema di deroghe alla normativa vigente? o piuttosto il varo di nuove normative? come sarebbe corretto promuovere la "semplificazione" che Ella auspica?*

L'assessore ebbe a replicare in maniera non pertinente, e non fornì alcun riscontro a un successivo sollecito. Ci piacerebbe apprendere se Ella ha avuto modo di sapere che cosa intendesse il dott. Conti e, in ogni caso, se e come si intenda oggi procedere, sotto il profilo della cosiddetta 'semplificazione', negli ambienti della Regione Toscana.

Pronti ad ogni auspicabile futura collaborazione, Le porgiamo i migliori saluti.

Il presidente
Girolamo Dell'Olio
