

I d r a

notiziario annuale dell'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; Tel. 055.48.03.22, 320.16.18.105; Tel. e fax 055.41.04.24
web <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>
sede: Via Vittorio Emanuele II, 135 - 50134 FIRENZE

per il sostegno

- conto corrente postale n. 26619502
intestato all'Associazione di volontariato *Idra*, Via Vittorio Emanuele II 135, 50134 FIRENZE
- destina a *Idra* il 5 per mille! codice fiscale 94068530487

n. 45-46-47-48, dicembre 2009

LA BATTAGLIA PER FIRENZE

Alcuni degli edifici all'angolo del Ponte Vecchio, cemento armato e avvolgibili alle finestre al posto dei palazzi rinascimentali che vi si trovavano fino all'agosto del 1944, ci ricordano che c'è già stata una battaglia per Firenze. Quella volta poteva andare molto peggio per la *Città del fiore*: i danni al patrimonio artistico e architettonico non furono indifferenti, ma le fu risparmiata la sorte della distruzione totale alla quale in quegli anni andarono soggetti innumerevoli centri urbani e borghi d'Europa. Ciò poté avvenire anche grazie all'impegno di figure come il cardinale di Firenze, Elia Dalla Costa, il direttore d'orchestra Igor Markevitch, e il console onorario di Svizzera, Carlo Steinhauslin, i quali si adoperarono per una mediazione con i comandi militari germanici affinché il ripiegamento di quelle truppe si facesse senza sacrificare l'intera città e senza sfregiare i suoi tesori più importanti. Dunque, perfino in quella drammatica circostanza, miracolosamente, pietà e ragione in certa misura prevalsero sulla furia annichilatrice.

Più di mezzo secolo dopo, in qualche modo la storia si ripete e la città si ritrova un'altra volta, incredibilmente e pur in assenza di una dichiarazione ufficiale di guerra, in grave

pericolo. In realtà, anche questa volta, la minaccia all'integrità dell'area cittadina si inserisce nel piano di un conflitto pluriennale che data dal 1999, anno in cui il Governo nazionale e le Ferrovie dello Stato, in accordo con l'amministrazione comunale fiorentina, stabilirono che il passaggio del nodo fiorentino per la TAV si sarebbe fatto in sotterranea, tramite due gallerie lunghe ciascuna circa 8 km, da Campo di Marte a Castello. Quella della guerra potrà apparire una metafora forte.



Riteniamo però che sia abbastanza adeguata alla realtà. Con la differenza – peggiorativa se possibile – che siamo in presenza di un’opera ‘di pace’, di una infrastruttura che si dichiara di ‘utilità sociale’.

Non stiamo a riepilogare qui adesso, in dettaglio, le fasi precedenti della nuova “battaglia per Firenze”. Sono ben note. Prima di giungere alle porte del capoluogo toscano, la linea TAV ha visto soccombere il Mugello e l'appennino tosco-romagnolo, nelle comunità che lo abitano e nel suo territorio, a una mole gigantesca di inquinamenti per polveri e rumori, a danni strutturali a edifici e terreni (alcuni di questi persino sprofondati!), nonché alla perdita programmata e irreversibile di ingenti risorse idriche di qualità, che ha penalizzato decine di migliaia di cittadini e numerose aziende, agricole, frutticole e zootecniche.

Su tutta questa materia il 3 marzo scorso il Tribunale di Firenze, al termine di un percorso quinquennale nel quale *Idra* - lo ricordiamo - era fra le numerose parti civili, ha emesso una esemplare sentenza penale di primo grado a carico del consorzio CAVET (in cui era società leader la Impregilo SpA) progettista e esecutore dell’opera, per i reati di illecito smaltimento dei rifiuti e inquinamento delle acque (*per i dettagli rimandiamo, di seguito, al comunicato stampa del 4 marzo 2009*). Il giudice ha irrogato ventisette condanne, da tre mesi d'arresto a 5 anni di reclusione, nonché provvisoriamente per il risarcimento danni di oltre 150 milioni di euro.

Ricorderete che *Idra* aveva accompagnato le ultime fasi del procedimento, fin dall’anno scorso, con la pubblicazione degli stralci della requisitoria dei Pubblici Ministeri Gianni Tei e Giulio Monferini. L’associazione aveva voluto così mettere a disposizione del pubblico quei materiali, in modo che leggendoli ciascuno potesse venire a conoscenza dei fatti chiamati in causa (cosa assai istruttiva) e valutare di persona la serietà – nell’approfondimento delle circostanze che conducevano alle imputazioni - del lavoro svolto da quei magistrati. Il procedimento verteva sull’ingente danno ambientale pubblico, sui danneggiamenti ai privati e sugli illeciti commessi nel corso dei lavori, e gli imputati, in tutto una cinquantina, erano responsabili e dipendenti del CAVET e di ditte in subappalto, gestori di cave e di discariche, intermediatori per i rifiuti.

Il giudice non ha ravvisato invece dolo nell’azione del CAVET là dove essa ha causato una massiccia dispersione di risorse idriche. *Idra* è ricorso in appello: sono stati prodotti in Tribunale infatti documenti che paiono attestare come e quanto dovesse esserci consapevolezza, da parte degli esecutori dell’opera (e degli stessi soggetti pubblici che l’hanno autorizzata frettolosamente e forzatamente), delle forti criticità idrogeologiche che il progetto presentava.

L’entità del danno alla risorsa acqua è stata comunque confermata dal Tribunale, e rimane contestabile in sede civile.

Idra è comunque rimasta fondatamente soddisfatta del giudizio, particolarmente in una delle sue componenti forse meno visibili: l’accoglimento da parte del giudice della richiesta dell’accusa di rinviare gli atti processuali all’esame della Corte dei conti, per la verifica delle eventuali responsabilità del Ministero dell’Ambiente e della Regione Toscana circa il danno erariale (*dettagli nel c.s. del 9 novembre 2009*). In sintesi - su questo non hanno indagato i magistrati del Tribunale in sede penale poiché non era loro compito, ma ci pare giusto riaffermarlo qui noi come elemento di valutazione politica - la vicenda TAV in Toscana è stata caratterizzata da paradossi non degni di un’azione amministrativa seria. La Regione Toscana ha infatti *prima* ignorato gli studi dei suoi stessi uffici tecnici, di quelli della Presidenza del Consiglio dei Ministri e della Comunità Montana, dai quali si evincevano a chiare lettere le gravi lacune del progetto TAV. *Poi*, dopo averlo nonostante ciò caldeggiato e promosso, l’Amministrazione regionale ha onorato solo debolmente e tardivamente il compito istituzionale della tutela dei cittadini, del territorio e dell’integrità dell’erario mentre, in corso d’opera, si verificavano puntualmente i danni da più parti in precedenza previsti. I vertici regionali hanno seguito nel tempo a lodare l’eccezionale qualità e valenza dell’opera e a complimentarsi con i suoi realizzatori, ma non hanno avuto remore a costituire formalmente la Regione come parte civile nel processo penale, contro quei medesimi realizzatori!

Quanto all’esile foglia di fico dell’Osservatorio Ambientale Nazionale, dove controllori e controllati hanno giocato per anni nella stessa squadra, la lettura della requisitoria del Pubblico Ministero Gianni Tei (consultabile dalla *home page* del sito di *Idra*) è illuminante circa il ruolo che esso ha giocato nella partita della TAV.

Di tutta questa messinscena sembra avere iniziato a fare finalmente giustizia la Corte dei conti, che in queste settimane ha “chiamato a dedurre” - in relazione a un danno erariale calcolato per un ammontare di 741 milioni e 279 mila euro - gli amministratori che approvarono il progetto, stimato privo di adeguati studi di impatto ambientale, o che non avrebbero vigilato a sufficienza sui danni causati dai lavori in galleria. Fra di loro, il vicepresidente del Senato Vannino Chiti, ex presidente della Regione Toscana, il suo successore Claudio Martini, assessore alla Sanità nella giunta Chiti, e altre 50 persone: sono i componenti delle giunte regionali toscane delle legislature 1990-1995 e 1995-2000 che votarono le delibere sotto accusa, il dirigente responsabile dell’istruttoria per la Conferenza dei servizi, i consiglieri della VI Commissione Ambiente del Consiglio regionale della Toscana che si espressero a

favore delle decisioni, e i presidenti e membri delle Commissioni nazionali di Valutazione di Impatto Ambientale. Anche qui, debolissima la strategia difensiva dei soggetti pubblici coinvolti: che tentano di chiamarsi fuori argomentando che la TAV era un progetto pianificato a livello di amministrazione centrale dello Stato, rispetto al quale la Regione non poteva *mettersi di traverso* (questa l'espressione attribuita al senatore Chiti)!

Un nuovo pronunciamento, questa volta della Corte d'Appello di Firenze, conferma il profilo di responsabilità dei soggetti pubblici. Dopo il ricorso dei legali del CAVET, la Corte d'Appello ha sospeso - a novembre 2009 - l'esecuzione della condanna al pagamento della provvisoria disposta dalla sentenza del 3 marzo. Leggiamo sulle cronache: «Non si comprende sulla base di quale criterio siano state concesse le provvisorie», *scrivono i giudici d'appello, che poi si soffermano su un'altra questione posta dalle difese e tutt'altro che risolta. La sentenza del tribunale ha riconosciuto che «se le violazioni ambientali sono avvenute da parte degli imputati per una logica di carattere economico» è vero anche che esse «sono state facilitate da quegli enti e funzionari pubblici che avevano l'obbligo giuridico di tutelare territorio e salute pubblica» e che portano perciò «non poche responsabilità» rispetto ai danni inferti al territorio: «Violazioni che, anche se non di natura penale, non per questo sono meno significative».* Più chiaro di così!

L'intera vicenda TAV, d'altronde, nasce e si sviluppa sotto il segno dell'assurdo (investimenti ingentissimi in una fascia di mercato che in Italia rappresenta solo il 20% dell'utenza, penalizzando il restante 80%) anche nel nodo fiorentino. Là dove

un documento TAV d.o.c. sostiene che transiteranno quotidianamente, nottetempo, 51 treni merci. Mentre l'AD di FS Mauro Moretti ha affermato categorico che, per la TAV, la notte è fatta per la manutenzione. Qui le cose non sembrano andare meglio, purtroppo, neppure a livello di amministrazione comunale fiorentina. Il sindaco Matteo Renzi, dopo un inizio che pareva promettente, ispirato a ragionevole cautela e salvaguardia dell'integrità dell'area urbana dagli impatti dell'attuale progetto di sottoattraversamento, ha assunto posizioni ambigue e apparentemente improvvisate in materia di stazione sotterranea nell'area ex-Macelli in via Circondaria (da sostituirsi con una fantomatica 'fermata', della quale poco è dato sapere e capire). Mentre mantiene e difende a spada tratta il micidiale progetto di doppia galleria di quasi 8 km contro-falda. Come se quel manufatto non avesse impatto ambientale alcuno. Il tutto, come ai tempi dei sindaci Primicerio e Domenici, senza un minimo di confronto pubblico, senza accordare ascolto e interlocuzione ai portatori di proposte alternative, senza sottoporre progetti e varianti (che industria!) alla valutazione democratica della società civile. Dopo sedici lettere che *Idra* gli ha recapitato con gran dovizia di allegati fotografici e video che documentano le sofferenze della città gemella di Bologna, proponendo nuove concrete strategie e offrendo il contributo di quotati esperti nazionali, il sindaco Renzi non si è degnato di inviare all'associazione neppure un piccolo "grazie". Men che mai si è curato di accogliere le richieste di incontro.

In realtà i grossi problemi si stanno già manifestando. A Castello, dove nonostante le incertezze sono partiti i lavori per lo "scavalco", opera che dovrebbe permettere di gestire il traffico sul nodo fino al momento della sua sistemazione definitiva, già si registrano rilevanti danni strutturali a diversi edifici.

Nel contesto descritto *Idra* è rimasta in prima linea. Al posto degli slogan propagandistici di fonte istituzionale ha estratto dal suo armamentario i consueti, pacifici strumenti: gli argomenti veri, gli approfondimenti tecnici faticosamente acquisiti con lo studio dei documenti. Con quelli ha continuato pazientemente, nel tempo e man mano infittendoli, ad informare l'opinione pubblica, a interpellare gli organi istituzionali di governo e di controllo, a ogni livello: Quartieri, Comuni, Province, Regioni, Amministrazione centrale dello Stato, Corte dei Conti, Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici, Prefetture, Comandi dei Vigili del Fuoco, affinché si sospendesse l'ipotesi di sottoattraversamento per procedere a un metodo di scelta affidabile. E anche prospettando la gravità della situazione che è venuta a crearsi in merito alla sicurezza della tratta AV appenninica entrata in esercizio il 13 dicembre scorso.



Qui, il fatto eclatante resta che per 60 km di galleria monotubo nei quali i convogli TAV si incrociano viaggiando ciascuno a velocità presumibilmente dell'ordine di 250-300 km/h, non esiste galleria di soccorso. Solo finestre di accesso dall'alto, ripide e distanziate anche fino a oltre 5 km l'una dall'altra. Essendo già facilmente intuibili gli esiti di un incidente grave che avesse a verificarsi nel contesto descritto, l'assenza del tunnel di soccorso renderebbe ancor più problematico l'avvicinamento delle squadre di soccorso al punto dell'eventuale incidente, nonché la possibilità per i passeggeri dei convogli di potersi velocemente riparare in ambienti liberi da fuoco e fumo. Organi di stampa riferiscono che pochi giorni prima dell'inaugurazione della tratta il Comandante dei Vigili del Fuoco di Bologna, Antonio La Versa, avrebbe affermato che "le statistiche parlano chiaro: incidenti di treni in galleria sono praticamente inesistenti. Uno scenario apocalittico è praticamente impossibile. Su questa linea non viaggiano sostanze pericolose, ma solo passeggeri". Il tenore dell'affermazione richiama sinistramente la vantata inaffondabilità del *Titanic* alla vigilia del viaggio inaugurale. Sembra assente la percezione del limite. Il problema è infatti che si è voluta realizzare, al di là di ogni buon senso ed anche in violazione della normativa che prescriveva il parere preventivo dei Vigili del Fuoco – che peraltro successivamente, alla prima occasione, si sono espressi in termini negativi -, una struttura pericolosa come poche altre al mondo. Il cui esercizio costituirà una *spada di Damocle* perennemente sospesa non solo su chi ci viaggia e ci lavora, ma anche, in quanto a responsabilità oggettiva, sull'intera nazione.

Il che ci porta a confermare il nostro giudizio politico sulla vicenda. Riteniamo illuminante in proposito l'atteggiamento dei vertici della Regione Toscana. Essi hanno svolto il ruolo di *esecutori* acritici di una politica infrastrutturale superkeynesiana già decisa ai vertici parlamentari nazionali. Qui resta il nocciolo irrisolto del problema. La filosofia prevalente, all'insegna dell'equazione progresso=sviluppo, che impregna di sé le scelte del corrente sistema di democrazia rappresentativa, è quella di investimenti smisurati di fondi pubblici in "grandi opere" inutili, nell'illusione di mantenere l'occupazione, anche se drogata, e di "far girare" l'economia. Ma nemmeno in questo modo la crisi passa: anzi, si acuisce sempre di più. È notizia recente che il debito pubblico ha battuto l'ennesimo record, sfondando il tetto dei 1.800 miliardi di euro. Dobbiamo augurarci che debba essere il *crack* della finanza pubblica l'unica fonte di speranza per Firenze di non soccombere al costosissimo e devastante "buco" nelle sue viscere? A quel punto sarebbero grandi dolori per tutti. Non vorremmo arrivare a tanto.

Resta il fatto che la reazione politica agli allarmi di *Idra* è apparsa flebile, opaca, sfilacciata. Anche per quanto riguarda l'alternativa possibile all'attuale progetto di sottoattraversamento, nessuno sembra aver riflettuto, e men che meno si è espresso, sui nostri ripetuti appelli per una gara internazionale che valutasse obiettivamente le diverse soluzioni, in modo che quella migliore fosse validata dall'autorevolezza della ragione, frutto di una comparazione tecnica qualificata, non viziata da scelte aprioristiche o interessi di parte. Neppure, fino ad oggi, sembra essere stata opportunamente considerata la *condicio sine qua non* di cassare una volta per tutte la figura perversa del *contraente generale*, vero asso pigliatutto a favore del quale lo Stato fa *harakiri* finanziario, svenandosi per compiacere l'oligarca privato.

Concludendo, permane quindi la sostanziale assenza di una autentica democrazia partecipativa ispirata al principio politico di sussidiarietà, ove lo Stato sia finalmente al servizio del cittadino e dei corpi sociali intermedi – valorizzandone iniziativa, capacità propositiva e genialità - e i suoi organi siano innervati dalla società civile. E dove l'azione di governo sia improntata al principio economico della diligenza del buon padre di famiglia, per cui gli investimenti pubblici non si andranno a fare in misura spropositata indebitando le generazioni future (*anche fino al 2060*, ha scritto la Corte dei conti), e – sulla base di criteri qualitativi - si faranno per le cose effettivamente necessarie.

Ciascuno ha scelto su che fronte stare. *Idra*, da parte sua, ha fatto e seguirà a fare il possibile per la salvaguardia della *Città del fiore*. Da qualche mese, anche in preziosa sinergia col Comitato di via Carracci a Bologna. I cittadini bolognesi ci sono stati preziosi nel farci conoscere le gravissime problematiche che li tormentano da anni, a motivo dei lavori del nodo AV nella loro città, e che anticipano quelle – probabilmente anche più gravi - che toccherebbero al tessuto civile, ambientale, storico e architettonico di Firenze nell'eventualità che il sottoattraversamento fosse portato avanti. I bolognesi potevano disinteressarsene e stare nel proprio orticello a pensare ai casi loro e a leccarsi le ferite. Non l'hanno fatto. Gliene siamo grati e portiamo loro la nostra esperienza. *Idra* ha dettagliatamente informato della drammatica evoluzione del caso Bologna, via via che ne acquisiva conoscenza, il Sindaco di Firenze e ciascun gruppo politico in Consiglio Regionale e in Consiglio Comunale.

La battaglia continua. Ma dove sono gli Steinhauslin, i Markevitch, i Dalla Costa? Seguitate a sostenerci. Auguri di Buon Natale, Buona Epifania e Felice 2010 a Voi e alle Vostre famiglie. Anche per Firenze. Speriamo di poterVi portare in dono, nel prossimo futuro, notizie migliori.