

I d r a

Notiziario annuale 2016

Associazione di volontariato *Idra*

onlus iscritta al Registro Regionale del Volontariato della Toscana
per la promozione e la tutela del patrimonio ambientale e culturale

sede: Via Giano della Bella, 7 - 50124 FIRENZE; e-mail idrafir@tin.it
Tel. 055.233.76.65, 055.22.39.92, 055.48.03.22, 320.16.18.105, 055.41.04.24
<http://www.idraonlus.it/>; <https://www.facebook.com/idra.firenze>

per il sostegno

conto corrente postale n. 26619502
intestato all'Associazione di volontariato *Idra* onlus, Via Giano della Bella, 7 - 50124 FIRENZE
oppure
IBAN IT17R0760102800000026619502 presso Poste Italiane

dicembre 2016

TAV Firenze: ancora trame oscure

Cari Amici, anche questo 2016, nel quale pensavamo che la sentenza della politica sulla sorte della nostra città minacciata dalla TAV sarebbe stata pronunciata, si è chiuso invece nell'incertezza.

Quali le premesse di questo ennesimo rinvio?

Rivediamo dunque insieme, per poi trarne le conclusioni, i principali accadimenti di quest'anno, nel quale *Idra*, nonostante il perdurare di una situazione associativa non ottimale quanto a risorse di tempo ed energia, ha cercato di essere presente e propositiva nei passaggi politici più importanti.

Il 4 marzo, un [intervento di *Idra*](#) sul Nuovo Codice degli appalti. L'Associazione osservava:

“Se è vero poi che diventa oggi finalmente obbligatorio il dibattito pubblico per le grandi opere infrastrutturali aventi impatto rilevante sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio, allora la prima cosa saggia da fare subito a Firenze è proprio quella di aprirlo, finalmente, questo dibattito!

Alla città cara all'UNESCO e al mondo urge dare voce.

Le è stata negata, nei fatti, quando nel '98 vennero presentati in ambienti, orari e condizioni kafkiane scatoloni di progetti gran parte dei quali (quelli relativi alla stazione-squalo dei Macelli) peraltro bocciati in conferenza di servizi perché incompatibili con i vincoli di tutela storico-architettonica. Il nuovo progetto di

stazione Foster, approvato quattro anni e mezzo più tardi, non è stato neppure mai presentato alla città, e men che mai sottoposto alle osservazioni dei cittadini, né a una qualsiasi procedura di valutazione di impatto ambientale”.

Che anche il Nuovo Codice faccia parte di una strategia gattopardesca del cambiare tutto per non cambiare nulla, pare confermato dal fatto che, ad oggi, quel dibattito non è stato ancora aperto. Sul tema, vi proponiamo questa citazione del grande amico di *Idra*, l'ing. Ivan Cicconi, da [questo articolo](#) dell'epoca sul *Fatto Quotidiano*:

“La versione originaria del ddl”, ricapitola Ivan Cicconi, direttore dell'Istituto per la trasparenza degli appalti e la compatibilità ambientale, “stabiliva l'obbligo per tutti i concessionari di fare gare a evidenza pubblica per affidare lavori e servizi. Il primo emendamento dei relatori introduceva invece un'eccezione per i soli concessionari individuati tramite finanza di progetto, che quindi avrebbero potuto continuare a stipulare centinaia di contratti di appalto di diritto privato con affidamento diretto”. Contrario il Movimento 5 Stelle, il cui capogruppo in commissione Trasporti e Lavori Pubblici del Senato Andrea Cioffi ha chiesto il ritiro della richiesta di modifica sostenendo che avrebbe favorito “corruzione e infiltrazioni mafiose” e non avrebbe garantito “la concorrenza tra imprese”.

Dopo aver incassato anche il parere contrario della commissione Bilancio, mercoledì i senatori hanno sostituito la proposta con una formulata diversamente. Ma, appunto, ancora più generosa per i concessionari: l'obbligo resta solo per “tutti i contratti di lavori” e, “limitatamente agli affidamenti di importo superiore a 150mila euro”, per “tutti i contratti di forniture relativi alle concessioni”. Vale a dire, spiega Cicconi, che “restano fuori anche per i titolari di concessioni affidate dallo Stato con gara i servizi, che comprendono anche la progettazione”. Insomma, “si peggiora il testo” perché sarà possibile continuare a far fare quei lavori a società in house o collegate”.

Il 24 giugno, [qui](#), un episodio *non-solo-TAV* di *Idra*: l'associato Giancarlo Donati Cori si è curato di una situazione a significativo rischio di malefatta edilizia:

“Sulle sponde dell'Arno, a Rovezzano, in uno degli ultimi spazi verdi della città – tuttora soggetto a vincoli paesaggistici – è prevista la realizzazione di un grande campeggio.

Dopo una autorizzazione temporanea come Area di Sosta per Camper, tuttora operativa, il nuovo progetto prevede ora un grande campeggio che secondo i programmi dovrebbe sostituire quello insediato da decenni accanto al Piazzale Michelangelo, così da restituire alla città quell'area così



preziosa da destinare ad un grande parco pubblico intitolato al poeta Mario Luzi. Ma, mentre l'iter del progetto procede speditamente, si viene a sapere che la dismissione del campeggio del piazzale Michelangelo sarebbe prevista in realtà solo per l'ottobre del 2021.

Inoltre, è stato possibile rilevare numerose altre criticità in quella progettazione in riva d'Arno.

Un membro dell'Associazione *Idra* ha redatto una serie di osservazioni e proposte che, per quanto è dato sapere, avrebbero contribuito agli adeguamenti del progetto che recentemente il Comune di Firenze ha reso disponibili sul proprio sito all'indirizzo

http://ambientesostenibilita.comune.fi.it/export/sites/cittasostenibile/materiali/ambiente/campeggio_rovezzano/3.Relazione_Paesaggistica.pdf.

Il 2 agosto scorso l'iniziativa forse più rilevante dell'anno, l'audizione presso l'ANAC a Roma, presente il presidente Raffaele Cantone. Questi, in estratto, i motivi dell'incontro.

“L'incontro con Raffaele Cantone permetterà di evidenziare, dopo i recenti 'ripensamenti' formulati in Toscana e in Piemonte dalle autorità locali e centrali rispetto a progetti già licenziati e in parte cantierati, e dopo le ultime risultanze delle indagini dirette dalla Procura distrettuale antimafia di Reggio Calabria sugli appalti per i lavori al Terzo Valico ferroviario (la linea ad Alta Velocità chiamata a collegare Genova a Milano), le gravi incongruenze e le inquietanti pratiche che oggi più che mai emergono nelle procedure di selezione, approvazione e attuazione dei progetti stessi.

La delegazione di esperti che accompagneranno il presidente di

Idra Girolamo Dell'Olio è costituita a questo scopo da un'équipe multidisciplinare (l'ing. Ivan Cicconi, l'ing. Angelo Tartaglia, il giudice Ferdinando Imposimato), in grado di coprire lo spettro di competenze necessario a illuminare ogni lato della vicenda (contrattuale, trasportistico, giudiziario) che vede da anni contrapposti nel Paese (a Firenze come in Val di Susa, in Liguria come nell'Alessandrino) i decisori politici alle popolazioni e alle espressioni indipendenti della società civile”.



E questo [l'esito](#), di cui vi proponiamo in sintesi le parole di un altro grande amico di *Idra*, presente all'incontro, il prof. Angelo Tartaglia del Politecnico di Torino.

“C'è una caratteristica che è comune a tutta l'Alta Velocità italiana, e che sfocia in quello che stiamo vedendo in questi giorni: sistematicamente tutto il progetto è stato portato avanti sulla base di dati non veritieri. Per arrivare a una certa soluzione ci si è avvalsi di studi tecnici facilmente verificabili come artefatti”.

Così l'ing. Angelo Tartaglia, docente di Fisica al Politecnico di Torino, ha proposto ieri a Raffaele Cantone, e agli altri tre funzionari dell'Autorità Anticorruzione presenti all'audizione dell'associazione fiorentina *Idra*, una chiave di lettura dei 'ripensamenti' in corso a Firenze e a Torino su progetti TAV fino ad oggi fortissimamente sponsorizzati e dichiarati irrinunciabili: la stazione Foster e il sottoattraversamento di Firenze, la galleria di raccordo fra il tunnel di base progettato sotto le Alpi e il capoluogo piemontese. "C'è un parallelo immediato che si è stabilito fra Firenze e Torino", spiega l'ing. Tartaglia al presidente dell'ANAC. "In tutti e due i casi, a suo tempo è stata affermata come necessaria una soluzione che oggi viene sconfessata. E lo si è fatto sulla base di scenari di traffico irrealistici o di tecnologie ferroviarie superate. Allora la domanda è: c'è o non c'è qualche responsabilità da accertare quando si scopre che gli studi sono stati mirati solo a legittimare interventi inutili e costosissimi?".

Così, nella medesima circostanza, il presidente di *Idra*, Girolamo Dell'Olio:

"Sul contrordine alla megastazione Foster da parte di Ferrovie e Palazzo Vecchio, il presidente di *Idra* Girolamo Dell'Olio ha osservato che "siamo in presenza di una palese ostentazione di insufficienza nella capacità progettuale, nella metodologia dell'approvazione, e nell'esecuzione dei lavori: la verità hegeliana del processo è Dario Nardella, sindaco di Firenze, che dice 'torniamo indietro', senza nemmeno un minimo di consultazione popolare, col gruppo in Consiglio Comunale che si allinea immediatamente: tutti convertiti in simultanea sulla via di Damasco!". E conferma: "La motivazione per la quale si viene a dire oggi che non c'è più bisogno del sottoattraversamento viene proposta come un'"ultim'ora" dei ritrovati tecnologici: ma le tecniche di segnalamento che permettono incrementi di capacità delle linee con treni distanziabili di pochi minuti l'uno dall'altro esistono da tempo, e consentono la compresenza di treni regionali e treni ad alta velocità (che nei nodi urbani diventano treni 'lenti' come tutti gli altri)".

Il 6 ottobre, la nostra [conferenza stampa](#) al Gran Caffè Giubbe Rosse, in Piazza della Repubblica, a Firenze.

*TAV infinita a Firenze
stop and go... and stop and go...*

*Quello che il sindaco Dario Nardella (che non risponde al loro invito)
non desidera forse sentirsi dire dai cittadini e dagli esperti indipendenti...*

*Il punto di vista del dott. Raffaele Cantone
Presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione*

*Il punto di vista del prof. Marco Ponti
Professore ordinario di Economia applicata, Politecnico di Milano*

*Il punto di vista di Idra
Associazione parte civile nel processo TAV del Mugello e di Monte Morello*

[Qui](#) il link all'audio dell'intervista rilasciata, nella circostanza, dal presidente Dell'Olio a Toscana TV.

Il 17 ottobre, [qui](#), un nostro commento, che collega la prassi seguita dalle Amministrazioni nei processi decisionali sul nodo TAV fiorentino alle valutazioni pur giustamente preoccupate provenute da alcune parti sui rischi autoritari della riforma del Senato proposta a suo tempo dal Governo Renzi:

“Alla vigilia delle nuove ‘grandi scelte’ romane, *Idra* segnala con amarezza a Raffaele Cantone il comportamento di Palazzo Vecchio: ignorata la cittadinanza, ignorati i contributi tecnici indipendenti.

Dopo aver definito la vicenda TAV a Firenze “paradigmatica del peggio possibile in Italia”, il presidente dell’Autorità Anticorruzione Raffaele Cantone aveva incoraggiato ad agosto l’associazione di volontariato ecologista *Idra*, audita a Roma presso l’ANAC, a cogliere l’occasione storica che si profila con la revisione del progetto annunciata dal sindaco di Firenze Dario Nardella.

Idra ha raccolto l’invito, e ha scritto due volte in queste settimane al sindaco Nardella, chiedendo udienza e proponendo una metodologia per uscire dalla clamorosa impasse del Nodo TAV a Firenze: una proposta di approccio ispirata alla migliore prassi internazionale, di cui si è fatto latore per l’Amministrazione comunale di Firenze il prof. Marco Ponti, ordinario di Economia Applicata al Politecnico di Milano e membro della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti.

Ancora una volta, però, la richiesta di ascolto da parte di una realtà attiva dal 1994 sul tema TAV è stata ignorata. Nessun riscontro da Palazzo Vecchio. Così come nessun riscontro è arrivato dall’Osservatorio Ambientale per il Nodo AV di Firenze, presieduto da un esponente dell’Amministrazione comunale di Firenze, a una richiesta di documentazione inoltrata il 21 settembre scorso. “Constatiamo piuttosto – scrive *Idra* a Cantone – la perdurante prosecuzione dei lavori nei cantieri della stazione Foster, a dispetto di ogni apparente buon senso!”. E aggiunge: “Osserviamo che tale insistita mancata considerazione della società civile da parte della politica si sta confermando proprio mentre i responsabili delle precedenti fallimentari scelte progettuali sul Nodo ferroviario di Firenze, FSI e istituzioni centrali e locali, ammettono di dover rinunciare a uno sciagurato progetto di stazione, che però è già venuto a costare centinaia di milioni di euro pubblici, al netto della cifra che sarà necessario impiegare per la ‘riconversione’ a nuova destinazione della mega-voragine già scavata e impermeabilizzata, e della cifra che servirà a quanto meno mitigare nei prossimi decenni l’impatto consumato sulla falda acquifera, i cui effetti incombono minacciosamente sul soprastante tessuto urbano”.

Nella missiva al presidente dell’ANAC, c’è spazio anche per un’osservazione sul tema di massima attualità politica: “Riflettevamo sul fatto che oggi il dibattito politico e sociale pare incentrarsi sul referendum costituzionale, i cui esiti rischiano di evocare – secondo alcuni – derive autoritarie. Non intendiamo entrare nel merito, in questa sede. Osserviamo solo che la deriva autoritaria, saldata a un manifesto mal governo della cosa pubblica e all’indifferenza per gli impatti ambientali delle scelte progettuali, è già ampiamente in corso da lunga pezza, come tristemente attesta la vicenda delle cantierizzazioni TAV a Firenze, in Toscana e altrove in Italia”.



Così conclude *Idra* a proposito dell'imminente vertice a Roma sulla TAV a Firenze: "Sembra profilarsi dunque l'adozione, domani, di una scelta – quale che sia – ancora una volta avulsa, nel metodo e nel merito, dal confronto con la cittadinanza".

Il parere negativo sulla riforma costituzionale è stato poi [ribadito da Idra](#), alla vigilia del recente referendum, il cui esito è noto a tutti.

Questo, cari Amici, è quello che l'Associazione è riuscita a fare nell'anno appena trascorso, nonostante i limiti che ricordavamo in apertura.

Ora, come è ugualmente noto, gli ultimi sviluppi sulla storia infinita della TAV fiorentina sono consistiti nel fatto importante che, nell'iter dei confronti tra Amministrazioni e FS,

quest'ultima aveva rinunciato alla stazione sotterranea Foster, benché lo scavo del suo mega-alloggiamento fosse già molto avanzato. I motivi di questa scelta sono logici, ancorché tardivi, e sono poi quelli che *Idra* e altre espressioni della società civile avevano evidenziato fin dall'inizio di questa sciagurata vicenda. Li estraiamo da [questo articolo](#) di Firenze Today:

"Tunnel Tav Firenze: Gentile (Fs) risponde a Nardella

"La stazione Tav di Foster non si farà più perché i suoi costi di gestione sarebbero troppo alti rispetto alle esigenze dei passeggeri, come dimostrano i numeri di esperienze simili come Bologna (che ha creato numerosi problemi e disagi ai cittadini di via de' Carracci nella realizzazione dei lavori), Roma Tiburtina e Torino Porta Susa. La stazione centrale per il trasporto ad alta velocità rimarrà Santa Maria Novella".

Epperò fa cadere le braccia il fatto che, come séguita l'articolo,

"...i lavori per il tunnel ripartiranno dopo l'istruttoria del Ministero dell'Ambiente sul piano delle terre di scavo, per cui "nei prossimi giorni il Contraente Generale provvederà a trasmettere le integrazioni richieste". "

Cioè, a tutt'oggi – contro ogni minimo elemento di senso comune – la nuova stazione sotterranea inutile è cancellata, ma il tunnel inutile e devastante che doveva servirla viene

mantenuto, purtroppo anche da parte di FS. Conclude logicamente Firenze Today:

“...Resta sconcertante la valutazione di Ferrovie sulle scelte operate fino ad oggi sulle stazioni, la vera ragione che a Firenze ha indotto a ripiegare su altre soluzioni. Ferrovie spiega infatti che "a fronte di grandissimi spazi necessari, la frequentazione dei passeggeri è molto bassa, essendo limitata ai soli clienti Av (alta velocità ndr), rendendo così non appetibile la commercializzazione dei servizi accessori che i clienti comunque si aspettano (bar, ristoranti, giornali, ecc.), con insoddisfazione degli stessi e la mancata copertura di una quota accettabile dei costi di gestione (non meno di 6 milioni l'anno per una stazione come la "Foster")".

Fra gli sviluppi più recenti dei quali siamo a conoscenza, segnaliamo [qui](#) quanto riferito dalla testata web “Il sito di Firenze”, secondo cui la decisione finale sarebbe rimandata a marzo 2017:

“Per quanto riguarda l'operatività dei lavori è stato presentato il Put, finalmente, e questo per me è un passo avanti”.

Lo afferma l'assessore regionale alle Infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli parlando della presentazione del piano sulle terre di scavo per il sottoattraversamento dell'alta velocità di Firenze. A questo punto ci sarà tempo fino al mese di marzo 2017, quando il ministero dell'Ambiente dovrà rispondere al piano, per trovare una soluzione alternativa al tunnel e alla stazione passante Tav. Sul punto Regione Toscana e Ferrovie dello Stato stanno interloquendo per una revisione del progetto.

"Noi sicuramente scioglieremo il nodo prima di arrivare a quella data – afferma - relativamente almeno al nostro parere. Siamo in un rapporto stretto e anche collaborativo anche col Comune di Firenze e con gli altri sindaci interessati a quello che sarà il lavoro del sottoattraversamento". Come Regione, evidenzia l'assessore, "abbiamo chiesto le ulteriori integrazioni che erano state annunciate nell'ambito del Consiglio regionale. La lettera di richiesta è arrivata al gruppo Fs, e so che ci stanno lavorando" (Agenzia DIRE).

Vi sono già stati contattati in varie riprese, tra Amministrazioni locali e FS, che dovevano essere, uno dopo l'altro, ultimativi circa la decisione finale. Da parte sua, il sindaco di Firenze Dario Nardella sembra aver reagito – in prima battuta - con un lungo silenzio dopo le più recenti proposte di FS, che ultimamente è apparsa come la componente in realtà più potente e determinante nella ‘partita di Firenze’. Anche più di quanto non risulti, forse, alla pubblica opinione.

E per concludere l'anno in ulteriore bellezza, il sindaco Nardella, dopo aver sorpreso tutti con l'improvviso clamoroso rigetto della stazione Foster, decide che adesso... la rivuole, come riferiscono le cronache il 30 dicembre scorso (vedi Allegato 1, La Nazione, 30.12.2016, e Allegato 2, la Repubblica, 30.12.2016).

Dunque la Foster, in questa nuova/vecchia versione, torna ad essere concepita come “un prolungamento di Santa Maria Novella”, alla quale dovrebbe secondo il primo cittadino essere collegata da un people mover o da servizio navetta. Epperò la “nuova” Foster dovrebbe essere secondo lui “senza ipermercati”, forse perché al momento FS ha già accuratamente riempito gli spazi storici di SMN di negozi e botteghe, installando un esercizio di alimentari perfino al posto della ex-cappella cattolica, assimilando il tutto a una

sorta di luna-park, secondo la nuova filosofia di "Grandi Stazioni".

A queste esternazioni altalenanti del sindaco, così replicava il giorno successivo Renato Mazzoncini, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato (vedi Allegato 3, La Nazione, 31.12.2016)

Una particolare attenzione meritano a nostro avviso queste dichiarazioni.

Alta velocità fiorentina. Ormai la questione è stata ribattezzata un guazzabuglio dai più ottimisti, un pasticciaccio dai più critici, uno scandalo da chi alza i muri del no. Certo è che i fiorentini ci capiscono poco o niente.

«Ho letto l'intervista del sindaco Nardella al vostro giornale e le reazioni, ma io rimango della mia opinione: la realizzazione della Foster è sbagliata e credo che collegarla con il people mover alla stazione di Santa Maria Novella sia un ulteriore errore».

Ci spieghi meglio visto che fino all'altro giorno i lavori per la Foster sono andati avanti.

«Quando nacque l'idea della Foster, l'attuale progetto, elaborato 20 anni fa, prevedeva di realizzare due banchine per far sostare un treno Av per ogni direzione di marcia della Tav senza occupare la linea. Quindi si parla del più semplice piano di stazione che si possa concepire. E' evidente, pertanto, che si parla di una mini stazione anche comparata con le altre stazioni fiorentine. Si pensò di fare così perché in superficie di spazio non ce n'era per binari nuovi. E la tecnologia di 20 anni fa consentiva di distanziare i treni al massimo 5 minuti uno dall'altro. Adesso stiamo sperimentando anche sulle tratte regionali il cosiddetto blocco mobile: come nelle metropolitane il treno tiene conto delle distanze dell'altro davanti e ciò permette di ridurre a 3 minuti il distanziamento in sicurezza tra i treni».

Benefici per il traffico ferroviario enormi.

«Possiamo quasi raddoppiare la potenzialità delle attuali linee ferroviarie. La tecnologia Ertms utilizzata sulle linee alta velocità, ampliata con la funzione high density (alta densità) sarà installata nei principali nodi ferroviari urbani, primo fra tutti Firenze. Le gare d'appalto per le nuove tecnologie saranno bandite nelle prossime settimane per arrivare a regime nel 2018».

Questa tecnologia inciderà anche sul tracciato fiorentino della Tav?

«E' proprio questa tecnologia che consente di mantenere la centralità di Santa Maria Novella. In più bisogna considerare gli spostamenti delle persone nelle stazioni. A Bologna per spostarsi dalla stazione in superficie alla sotterranea occorrono una decina di minuti visto che è profonda più o meno come la Foster, 46 metri. Inoltre la stazione fiorentina, a differenza di Bologna dista anche un chilometro dalla stazione centrale di S.M. Novella: ci vorrebbe mezz'ora per spostarsi fra le due stazioni, come andare da Firenze a Bologna. In più c'è il capitolo costi».

Già, la Tav è costata molto...

«I costi per il futuro sarebbero enormi: 6 milioni per la gestione della Foster all'anno più almeno 4 per il people mover all'anno. Dieci milioni ogni 12 mesi solo per costi di gestione. Chi li paga? Nell'ipotesi che un milione e 400mila passeggeri salgano o scendano a Belfiore, essendo sette euro a testa, chi li paga?».

Capito, cari Amici...? I paradossi si sprecano. Mentre il sindaco Nardella esegue una sequenza di giri di valzer decisionali sul nodo TAV fiorentino, apparentemente a dispetto di ogni logica, e anche del vulnerabile tessuto urbano cittadino e – c'è da temere - delle casse dell'erario, FS si accorge solo adesso – leggiamo - che per andare dalla “nuova” Foster a Santa Maria Novella, cioè in centro città e per fruire delle coincidenze con il trasporto locale, ci vorrebbe lo stesso tempo necessario per andare in treno da Firenze a Bologna, il cui infausto esempio della nuova stazione AV non ha però insegnato nulla, sembrerebbe. In più, ci vorrebbero anche tanti, tanti soldi, che però non ci sono, ed anche questo non è un fatto nuovo. Tutte cose che *Idra*, ma anche altre espressioni della cittadinanza, segnalavano da sempre.

Le nuove tecnologie per l'ottimizzazione del traffico? Anche questa sembra una scoperta recente di FS, mentre *Idra* ne parlava, e le auspicava, già nel lontano 1999: <http://www.idraonlus.it/vecchiosito/11-2-'99.html>. Non solo per Firenze, ma anche per la tratta appenninica della TAV, quando propose il “progetto Beltramba” per il raddoppio della capacità della Direttissima storica, al costo di un cinquantesimo di quello della nuova galleria appenninica AV, che è poi stata malauguratamente realizzata, con l'aggiunta dei gravi danni ambientali che ci saremmo risparmiati con la soluzione più razionale, logica ed economica.

Nonostante questo, meglio tardi che mai, diremmo, non fosse che FS, pur avendo finalmente preso atto dell'infelice scelta della Foster, a suo tempo fermamente patrocinata, insiste – come si diceva – con la galleria inutile e devastante sotto Firenze.

Questo è, cari Amici. Questa è la classe dirigente, sia quella politica sia quella delle grandi aziende di Stato come FS, nelle cui mani tutti noi ci ritroviamo.



Da qui il titolo del nostro editoriale di fine anno. Evidentemente, c'è un intreccio tra poteri pubblici e privati, solidali nella volontà di realizzare costosissimi buchi in terra con i soldi del contribuente, benché ormai vi sia l'evidenza sempre più palmare che essi sono inutili trasportisticamente e dannosi nei fatti per la città e per le disestate casse pubbliche. Benché tale evidenza si manifesti perfino attraverso le contraddittorie e illogiche dichiarazioni dei proponenti, gli equilibri tra i vari interessi “particolari” in gioco, rigorosamente esclusi quelli dei cittadini contribuenti, non sono ancora stati trovati, e la tragicommedia va avanti... L'idea fittizia e perversa di un “progresso” targato TAV viene costantemente e ostinatamente riproposta, come per ipnotica forza d'inerzia, e Firenze

séguita a restare, a distanza di 20 anni, sotto questa assurda spada di Damocle.

La minaccia è dunque ancora qui, tutta intera!

Da parte nostra, cari Amici, faremo del nostro meglio per fronteggiarla, anche nel 2017. Che il David fiorentino, noto simbolo della libertà cittadina, assista noi e la nostra amata città. Continuate a sostenerci! Un caro augurio, anche se in ritardo, di Buon 2017 a tutti voi e ai vostri familiari.

Associazione di volontariato *Idra*

quello che occorre sapere

DOVE TROVARE STATUTO, COMUNICATI, DOCUMENTI, FOTO DELL'ASSOCIAZIONE

all'indirizzo internet <http://www.idraonlus.it/>

COME ASSOCIARSI A IDRA

versando sul bollettino di conto corrente postale n. 26619502 intestato all'Associazione *Idra*, Via Giano della Bella 7, 50124 FIRENZE, e indicando come causale "quota associativa":

- ✓ 40 euro (quota ordinaria annuale 2017);
- ✓ 80 euro (quota sostenitore annuale 2017).

COME INCONTRARE IDRA

- ✓ telefonando oppure scrivendo;
- ✓ partecipando alle assemblee associative, presso il domicilio del vice presidente Pier Luigi Tossani, via delle Cinque Giornate 25, Firenze, alle 21.15, il terzo lunedì dei mesi di gennaio, maggio e ottobre.

COME AIUTARE IDRA

- ✓ versando sul bollettino di ccp o l'IBAN menzionati un contributo a piacere (causale "donazione");
- ✓ destinando a *Idra* (codice fiscale 94068530487) il 5 per mille dell'imposta sul reddito;
- ✓ offrendo all'associazione parte del proprio tempo e delle proprie competenze.

COME RICEVERE IN TEMPO REALE VIA E-MAIL I COMUNICATI E LE NOTIZIE DI IDRA

- ✓ versando sul bollettino di conto corrente postale un contributo di almeno 20 euro alle spese per il 2017.

COME ATTIVARE UN RAPPORTO DI COLLABORAZIONE CON IDRA SENZA ASSOCIARSI

(singoli, comitati di cittadini, associazioni, ricercatori o studenti)

- ✓ sottoscrivendo gli appositi moduli (da richiedere via e-mail) e versando la somma prevista (causale "contributo") sul conto corrente postale dell'associazione, con l'indicazione della/delle attività oggetto della collaborazione (quando si tratti di singoli);
- ✓ sottoscrivendo gli appositi moduli (da richiedere via e-mail) e versando la somma prevista (causale "contributo") sul conto corrente postale dell'associazione, con l'indicazione della/delle attività oggetto della collaborazione e delle generalità del referente (quando si tratti di gruppi, comitati di cittadini o associazioni).

N.B. Le ricevute dei versamenti sono valide come documento per la deducibilità fiscale.