

# *I d r a*

## *Notiziario annuale 2017*

### **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](mailto: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

## **TAV, Firenze 2018: “La città sarà distrutta all'alba?...”**

**S**ì, cari amici, è inutile nascondercelo. Il virgolettato si riferisce al titolo di un vecchio film fanta-horror, del 1973, che ci affiora alla mente, davanti alla prospettiva che - salvo un miracolo - toccherà alla nostra amata città, fra pochi mesi.

Dopo quasi vent'anni di alterne vicende, è stata infatti emessa da poco quella che potrebbe essere la sentenza definitiva, l'ultimo *pollice verso* sul destino di Firenze. Ve la proponiamo [qui](#), dal sito web *la Repubblica.it* del 20 dicembre scorso:

Alta velocità, al nastro di partenza i lavori del nodo fiorentino. Sbloccata ieri dalla Commissione Via del ministero all'ambiente la questione, annosissima, delle terre di scavo. Adesso i lavori di cui si parla invano da venti anni, potranno ripartire. La Commissione ha dato parere favorevole all'ultimo put (il piano di utilizzo delle terre di scavo) del sottoattraversamento della Tav presentato da Nodavia, il consorzio incaricato di realizzare l'opera. Manca solo che il ministro

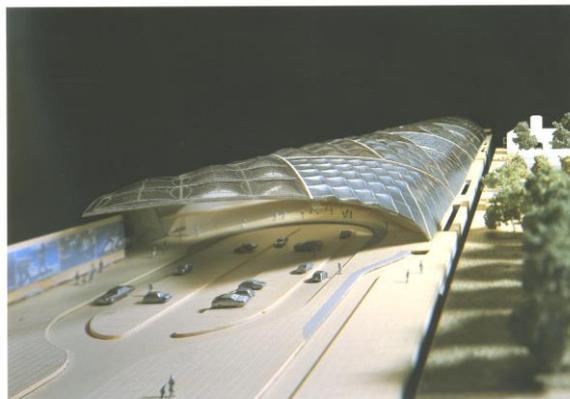
Galletti firmi, come pare farà in questi giorni, il decreto che formalizzerà il parere della Commissione. Quest'ultima approva il put, dando alcune prescrizioni e fissando i tempi per l'avvio delle attività di scavo, gestione e riutilizzo delle terre sia nei siti di stoccaggio che nella destinazione definitiva di Santa Barbara a Cavriglia. Se tutto andrà come previsto e, a meno che i tempi dettati dal decreto siano diversi, le Ferrovie prevedono circa tre mesi per riattivare il cantiere del Campo di Marte, da cui partirà il tunnel e dove la talpa aspetta da tempo. Nel frattempo prenderanno nuovo vigore i lavori per la stazione Foster, destinata a diventare il primo grande hub italiano treno-bus-tram. Sempre le Ferrovie prevedono tre anni per terminare tutto, un altro periodo di tempo per le infrastrutture, tipo binari, massicciate, alimentazione elettrica, segnaletica e, nel 2022, il via all'alta velocità in sotterranea. L'annoso e dibattuto problema era quello di stabilire se, una volta contaminate dagli additivi della talpa, le terre di scavo potessero ancora essere riutilizzate come tali o dovessero considerarsi rifiuti speciali da mandare in discarica. Il put di Nodavia propone di riutilizzare, per risistemare l'area dell'ex centrale Enel di Santa Barbara, tutte le terre di classe A, ovvero quelle incontaminate o diventate tali dopo una decantazione di 14-28 giorni e di mandare in discarica la minima parte che resterà inesorabilmente rifiuto. La Commissione ha approvato la sostanza della proposta, i particolari si vedranno. Peraltro il quantitativo di terre da smaltire è diminuito da 2.800.000 a 1.350.000 tonnellate perché sono già state portate via quelle dello scavo della Foster dove adesso lavorano solo 50 persone, mentre, a regime, i due cantieri occuperanno circa 400 lavoratori.

Il sindaco Nardella ringrazia Il ministro Galletti per «questa nuova importante notizia che riguarda un'altra opera pubblica strategica del nostro territorio». Di fatto, a fine legislatura e dopo lunghe attese, il ministero all'ambiente si è deciso a concludere le questioni pendenti. Prima l'aeroporto, ora l'alta velocità. Firenze pare rimettersi in movimento. Il sindaco dice che altrimenti si sarebbe rischiato «il blocco totale dell'attività lavorativa del passante ferroviario, come abbiamo constatato giovedì, visitando il cantiere Foster insieme all'ad delle Ferrovie Mazzoncini e l'ad di Rfi Gentile». Detto fatto: «A questo punto – conclude - crediamo che non vi siano altri ostacoli all'accordo tra Fs, Regione e Comune che prevede, oltre alla stazione Foster, l'autostazione dei bus turistici e extraurbani: un nodo di scambio tra tramvia, bus e ferrovia». Un'intermodalità vantata anche dall'assessore ai trasporti regionale Ceccarelli che spera «che il decreto sia coerente con le aspettative e consenta di vedere prestissimo la ripresa dei lavori».

Il suddetto esito era stato anticipato dalle dichiarazioni di Renato Mazzoncini, ad di FS, il quale lo scorso primo dicembre [aveva dichiarato](#), come si può leggere su *Firenze Today*, che

“...contavamo di partire adesso, ma c'è stata un'ulteriore richiesta del Ministero dell'Ambiente. Stiamo chiudendo le 'pratiche' sulle terre di scavo (manca l'autorizzazione a smaltirle, ndr) e contiamo di partire con i lavori a febbraio, poi in 3 anni il tunnel sarà completato”.

Mazzoncini si è detto ottimista anche sulla stazione Foster. “Il nuovo progetto (non più solo stazione ad alta velocità ma hub di interscambio tra treni e bus urbani ed extraurbani, ndr) non ha bisogno di grandi modifiche. Diventerà la più grande stazione ferroviaria italiana di interscambio ferro-gomma, con 34 stalli per autobus attaccati alla stazione e a fianco altri 130 per la sosta lunga. I passeggeri dei bus, urbani, extraurbani e turistici che arriveranno consentiranno alla stazione di vivere”, prosegue il numero uno di Ferrovie.



La Nazione, [qui](#), riportando la medesima circostanza, precisa che Mazzoncini ha aggiunto:

“Questo consentirà di spostare l’hub del servizio gomma, sia regionale che turistico, sulla Foster, e non toglierà nulla alla centralità di Santa Maria Novella”.

Ora, già nel nostro Notiziario annuale dello scorso anno, consultabile sul nostro sito, [qui](#), segnalavamo a pag. 7 le esternazioni altalenanti del sindaco Dario Nardella, e riportavamo poi le seguenti, illuminanti dichiarazioni del medesimo Mazzoncini, in risposta a quelle di Nardella. E’ pertinente e istruttivo riproporle, a un anno di distanza:

D.: 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.

R.: «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».

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

R.: «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».

D.: Benefici per il traffico ferroviario enormi.

R.: «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».

D.: Questa tecnologia inciderà anche sul tracciato fiorentino della Tav?

R.: «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».

D.: Già, la Tav è costata molto...

R.: «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?».

“... *Mezz'ora per spostarsi fra le due stazioni, come andare da Firenze a Bologna*”. Questo, cari amici, è il futuro che attende i fiorentini quando vorranno servirsi del treno sulla direttrice nazionale nord-sud, e tale prospettiva viene annunciata non da coloro che hanno sempre espresso dissenso da questa lucida follia, ma così, diremmo candidamente, perfino dai suoi stessi promotori. I quali, non dimentichiamolo, all'incirca un anno fa volevano sì cancellare la Foster, mantenendo però il distruttivo e inutile tunnel al suo servizio. Mostruoso. Ma, per rivedere fino in fondo a che punto di scandalo possono giungere i boiardi di Stato che valutano di utilizzare i soldi del contribuente, in questo caso in accordo con i responsabili del Comune di Firenze e della Regione Toscana, riprendiamo anche quanto aveva replicato lo scorso ottobre – quello tra ottobre e dicembre fu un periodo cruciale - l'amministratore delegato di RFI Maurizio Gentile al sindaco di Firenze Dario Nardella, il quale aveva posto all'azienda di trasporto dieci domande sul nodo Tav. [Qui](#), da *Firenze Today*.

“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”.

E, ancora,

“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")”.

**D**unque, leggendo le motivazioni dell'ennesimo, eclatante *contrordine* compagni di FS, nelle stesse parole recenti di Mazzoncini, si fanno strada alcuni ovvi interrogativi: vi è una regia in tutto questo? un *deus ex machina* della vicenda? come commentare la trovata dell'*hub* dei pullman per dare un senso alla Foster e salvarla? solo un *coup de théâtre*?

In realtà, l'operazione è una *mission impossible* talmente surreale che viene fuori sfacciata. L'idea del sindaco Nardella della stazione *hub* dei pullman alla Foster non sta in piedi, per più di un motivo.

- I pullman turistici si muovono dalle varie località d'origine, nazionali e internazionali, per conto loro, autonomamente e separatamente, e non hanno nulla a che fare col treno. Quindi, in questo caso, non vi sono vettori di trasporto di diverso genere da interfacciare, smistare o coordinare. Gli utenti dei bus turistici non hanno alcun motivo per scendere nella Foster, a meno 46 metri, e avvalersi dei suoi servizi di profondità.
- Nemmeno hanno a che fare con la Foster i pullman locali di linea, perché perfino gli stessi proponenti istituzionali seguitano a dire che la centralità del nodo ferroviario deve restare a Santa Maria Novella (SMN). Questo appare logico a tutti: vuoi per ovvi motivi di intermodalità della gomma col resto del traffico ferroviario regionale che resterà attestato a SMN, vuoi per la diretta e comodissima adiacenza all'ambito centro storico. In altre parole, è evidente che il posizionamento dei pullman locali di linea presso la Foster costringerà gli utenti che vorranno servirsi di quei veicoli, per andare e tornare dal centro storico e/o servirsi dei treni regionali, a perdere grossomodo quella “mezz'ora per spostarsi fra le due stazioni”, di cui parlava Mazzoncini, immaginiamo anche dovendo pagare il biglietto del relativo vettore. Considerando un viaggio di andata e ritorno, fa circa un'ora! E' inoltre ovvio che nemmeno gli utenti dei pullman di linea che si spostano dai nuovi parcheggi



capolinea presso gli stalli della Foster, da o verso SMN, hanno alcun motivo di scendere alla quota -46 metri dei binari AV, e fruire dei servizi di profondità sotterranei, perché si possano ammortizzare i costi. In altre parole, basteranno i servizi di caffetteria e affini posti al piano di campagna della Foster, che dovrebbero essere utilizzati dagli utenti dei pullman, portati lì appositamente - al prezzo del loro tempo e dei loro soldi! - al solo scopo di dare una ragion d'essere alla Foster e farne quadrare i conti, a riuscire nell'impresa? Ne dubitiamo seriamente, tanto più che i caffè si possono prendere in tanti posti, non solo alla Foster. In ogni caso, appare indecente la pretesa di giustificare l'esistenza della Foster con i caffè. Ma, a quanto pare, a qualcuno questo coraggio non manca.

Concludendo. Sembra che Mazzoncini esprima concetti inattendibili e fuorvianti per ben due volte.

- La prima, quando dice che "I passeggeri dei bus, urbani, extraurbani e turistici che arriveranno consentiranno alla stazione di vivere". Risulta infatti evidente che non c'è alcun collegamento trasportistico logico fra i servizi AV e quelli su gomma, per cui non è plausibile aspettarsi che i passeggeri su gomma consentano dei ritorni finanziari alla Foster, tali da giustificarne l'esistenza. Inoltre, per quanto riguarda gli autobus propriamente urbani, che secondo Mazzoncini sarebbero da attestare anch'essi al preteso *hub* Foster, resta aperto il capitolo delle numerose linee che andrebbero fatte transitare appositamente, con i relativi costi, in un quadrante cittadino nel quale, se non si dovesse prendere la TAV, normalmente nessuno avrebbe ragione di andare appositamente. Quindi, nel senso inteso da Mazzoncini, i conti seguitano a non tornare, e la Foster nasce già morta.
- La seconda, quando egli afferma, come abbiamo visto poco sopra, che "...l'hub del servizio gomma, sia regionale che turistico, sulla Foster (...) non toglierà nulla alla centralità di Santa Maria Novella". Invece, di fatto, nella configurazione prospettata dal sindaco, la centralità di Santa Maria Novella è *già* stata cassata. Comunque la si consideri, sui tratta di una 'trovata' che costringerebbe i viaggiatori a inutili e onerose perdite di tempo nel tragitto di circa un chilometro tra le due stazioni.



Cari amici, si è ben capito dunque che non si fanno Foster e tunnel perché servano a qualcosa. Tant'è che gli stessi proponenti, tra i quali FS e RFI che poi hanno cambiato parere, avevano già affermato, in precedenza, che la Foster era un'infrastruttura inutilmente costosa e trasportisticamente inutile, anzi dannosa.

Alla Foster, così, disinvoltamente, le si trova semplicemente uno scopo fittizio, perché, si sa, per *far girare l'economia*, qualche buco in terra inutile bisogna pur farlo.

Però abbiamo visto che FS, Comune di Firenze e Regione Toscana vogliono ugualmente realizzare il progetto Foster-tunnel a tutti i costi. Certo, anche per non 'perdere la faccia' di fronte ai cittadini elettori e contribuenti, vista la quantità industriale di soldi pubblici che è già stata sprecata nei preparativi di

quest'opera improvvida.

Si dovrebbe dire in realtà che i responsabili delle istituzioni in questione la *faccia* l'hanno già persa, considerato il modo nel quale la vicenda è stata gestita: nel migliore dei casi dilettantesco, raffazzonato, costellato di smentite anche reciproche, disinvoltamente susseguitesi nel tempo.

**E** qui veniamo alle consuete *dolenti note*. Tra le quali la prima è che nessuna autorità pubblica (e dunque per definizione *indipendente*) chiede mai conto di tali scelte improvvide.

Già molte volte in passato, nel percorso ormai quasi più che ventennale di *Idra*, abbiamo osservato che la questione TAV fiorentina atteneva alla crisi del presente modello di democrazia, ben prima che a una mera questione di scelte infrastrutturali. Come d'altronde – leggiamo - altre famose *'grandi opere'* nazionali del medesimo stampo: dall'annosa, inutile e dannosa [TAV/TAC Torino-Lione](#), alle nuove autostrade lombarde Brebemi, Teem e Pedemontana (che dovevano essere realizzate in project-financing a maggioranza privata, e sono invece [fallite ancor prima di nascere](#)), al MOSE, ormai [in stato di rottamazione](#) fisica e finanziaria ancor prima di essere inaugurato.



**S**i sa che tutto questo gigantesco movimento di terra, tondino e cemento, a carico del pubblico erario, crea importanti ricadute finanziarie a beneficio di chi lo gestisce, e ghiotte occasioni di profitto alle grandi aziende del settore, spesso senza nemmeno

passare da appropriate gare d'appalto, e, in ultima analisi, garantisce ampio consenso alle forze politiche che lo promuovono. Forse questo è il motivo principale per il quale i responsabili dell'imminente scempio di Firenze si sentono sicuri. Pensiamo al fatto che i due cantieri relativi alla TAV fiorentina, come abbiamo appreso, occuperanno circa 400 lavoratori. I sindacati confederali scalpitano e fremono, affinché l'opera parta al più presto e sia finalmente "dato lavoro". Non interessa, purtroppo, se per avere quel lavoro drogato, limitato nella quantità di manodopera impiegata e nel tempo di cantiere previsto, Firenze sarà devastata, il pubblico erario ancor più affossato, e il territorio – invece che curato e adeguatamente mantenuto – ulteriormente vulnerato. Quanto lavoro in più, stabile e di qualità, si creerebbe col cantiere permanente della cura quotidiana della città, della collina e della campagna, dei torrenti e dell'Arno, e dello sterminato patrimonio di beni culturali abbandonati al degrado dentro e attorno alla 'capitale della cultura' patrimonio dell'Umanità! Lo stipendio alle poche centinaia di lavoratori chiamato a realizzare questa deleteria TAV lo paga FS, quindi lo Stato, con i nostri soldi, fra i quali quelli degli operai medesimi, in veste anch'essi di contribuenti. Uno Stato italiano già praticamente in bancarotta, con [2.258 miliardi](#) di euro di debito pubblico, per contare solo quello palese, sul quale, a essere ottimisti, grava una rata annuale di interessi di minimo [50 miliardi](#). Non sarebbe dunque più appropriato dire che boiardi di Stato e amministratori locali consenzienti, più che usare oggi dei nostri soldi, ci stanno di fatto caricando al momento di

una quota sempre maggiore di debito, debito che prima o poi si rivelerà insolubile? Di tutto questo ci verrà chiesto conto, come in una catena di sant'Antonio dove gli ultimi restano col cerino fra le dita, o una mano di poker dove chi ha il punto va a vedere le carte del giocatore che, non avendo nulla in mano, ha bluffato. La bolla scoppierà, quel che resta del risparmio privato verrà travasato nel debito pubblico, e la carta moneta si paleserà per quello che effettivamente era: carta. A quel punto saranno dolori.



DELLA SERIE: L'ALTA VELOCITÀ È UNA ROBA SOLO PER GENTE DAI RIFLESSI FULMINEI

Ebbene, si è visto che tutti questi argomenti non interessano gran che. Gli oligarchi che manovrano le leve della democrazia rappresentativa e i rubinetti del denaro pubblico hanno lavorato, negli anni, a un grande progetto: quello di decerebrare i cittadini, asservendoli al loro potere, tramite gli specchietti per le allodole ammanniti nella società dei consumi. Le coscienze sono state in molti casi narcotizzate.

Anche tanti giovani, attratti dagli *smartphone* forniti dal sistema, si disinteressano della politica. Anzi, di *questa* politica, che di fatto è l'unica che passa il convento. Giustamente, diremmo, se ne disinteressano: se il massimo che fa il sistema politico è celebrare il settantesimo compleanno di quella Carta Costituzionale che quel medesimo sistema ha spesso sistematicamente tradito nei fatti, complice l'indifferenza di tanti, perché mai dovrebbero i giovani perder tempo dietro a ipocrite manifestazioni di borsa retorica?

Nelle sue articolazioni 'forti', il sistema appare blindato: politica, istituzioni, poteri economici, sindacati. Si è visto che pure i *media* non rivelano un particolare interesse ad approfondire più di tanto questa scottante materia. Ben pochi, in questo contesto, coloro che hanno conservato la lucidità per dissentire. Certo, nel caso eclatante del Nodo TAV di Firenze, è paradossale che solo una percentuale irrisoria di cittadini contesti le irreversibili penalizzazioni del servizio di trasporto che abbiamo appena elencato, e che l'attuazione dello sciagurato progetto inevitabilmente andrà a produrre a loro danno. Ed è altrettanto paradossale che siano altrettanto pochi coloro che manifestano dissenso rispetto ai gravi danni temuti al patrimonio immobiliare della città, sia quello pubblico e monumentale, sia quello privato. Anche su questo *Idra* è intervenuta tante volte, in questi vent'anni, vedi ad esempio, [qui](#) e [qui](#). Purtroppo, i fiorentini non paiono in grado di prendersi cura nemmeno di casa loro, e di difenderla in modo adeguato. Se e quando si sveglieranno, potrebbe essere già troppo tardi.

*Idra*, anche nell'*annus horribilis* 2017, ha fatto quello che ha potuto, con le modeste risorse a disposizione di un'associazione di volontariato indipendente. Dopo aver approfondito la drammatica questione del Nodo TAV di Firenze, ricordiamo di seguito qualche passaggio del lavoro complessivamente fatto, rimandando per maggiori dettagli al nostro sito *web*.

- Il 21 febbraio, [un ricordo](#) del caro amico Ivan Cicconi, al cui funerale a Bologna, il giorno successivo, è stata presente anche la nostra Associazione. L'ingegner Cicconi, che ha vissuto una lunga e qualificata carriera professionale, è stato forse il più quotato specialista nazionale nell'analisi dei grandi appalti e delle grandi opere pubbliche, con particolare riferimento alle criticità dell'architettura finanziaria che per decenni le ha caratterizzate. Esempio eclatante, la TAV. Ivan ci ha aiutati a capire in profondità i meccanismi con i quali tutto ciò funzionava.

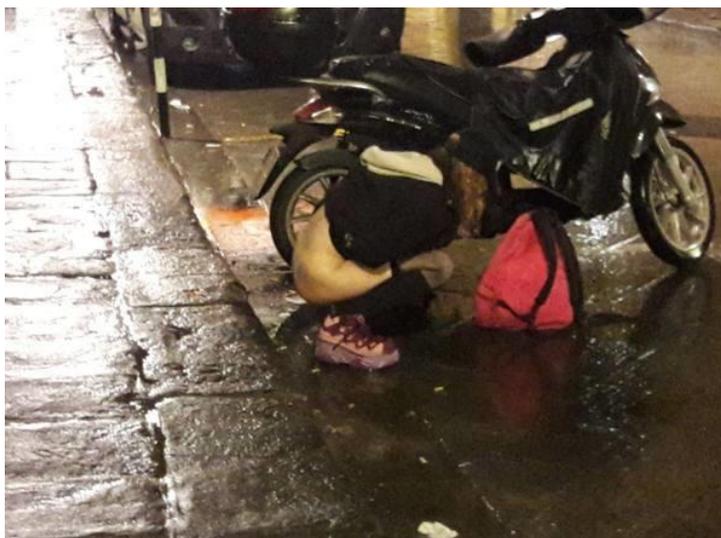
- Il 18 luglio, [una riflessione](#) sui nodi venuti al pettine nella sicurezza delle gallerie nella tratta appenninica della TAV, dopo il fermo di un Frecciarossa sotto Monte Morello. Una sosta durata tre ore trascorse senza luce, senza aria condizionata, senza generi di conforto, senza assistenza, con bagni inagibili e il rifugio momentaneo sulla banchina, a fronte di condizioni largamente prevedibili, come quelle di un banale guasto al motore in galleria. *Idra* – parte civile nei procedimenti penali della Procura di Firenze a carico dei costruttori della tratta appenninica TAV e parte *ad adiuvandum* nel procedimento della Corte dei Conti per danno erariale – nella circostanza ha confermato la propria disponibilità a mettere a disposizione dell'autorità giudiziaria e



delle associazioni di tutela dei diritti degli utenti la copiosa documentazione trasmessa alle autorità dal 1996 in poi: ai Comuni interessati e alla Regione Toscana, alle Agenzie e agli Osservatori ambientali, ai Ministri e ai Premier, fino al Quirinale.

- L'8 settembre, una [Lettera aperta](#) di *Idra* al Sindaco di Firenze, su strade, alberi, memoria storica, cultura, firmata dal presidente Girolamo Dell'Olio. Vari i punti toccati. Il degrado fisico della viabilità in Oltrarno. L'eliminazione di decine e decine di esemplari nel patrimonio arboreo adulto della città, senza che sia stato chiarito se l'intervento sia stato dovuto al mancato stanziamento di risorse per l'ordinaria manutenzione degli alberi. La salvaguardia delle trecentesche Gualchiere di Remole nel territorio di Bagno a Ripoli, messe all'asta a giugno dal Comune di Firenze, che ne è proprietario, mentre in quegli stessi giorni il sindaco Dario Nardella auspicava – se è credibile il contenuto di un documento comparso in rete - la costituzione di un comitato tecnico per individuare soluzioni praticabili per il loro recupero. In ultimo, il caso della più ricca biblioteca scolastica della regione, quella dell'ITI "Leonardo da Vinci", un patrimonio forte di oltre 38.000 volumi e di un Fondo ottocentesco (2.702 opere), valore storico accumulato e curato nel corso di decenni, del quale si avvale l'intera cittadinanza: inglobata nel circuito del Sistema Documentario Integrato dell'Area Fiorentina, permette infatti di far accedere al patrimonio librario anche la cittadinanza. Una rarità, è stato scritto, fra le altre istituzioni bibliotecarie, grazie appunto al suo duplice ruolo di biblioteca scolastica e di biblioteca aperta al territorio. Ebbene, è stato annunciato che si progetta di tenerla aperta – grottescamente – un (!) giorno alla settimana, per il semplice fatto che una delle due bibliotecarie è andata in pensione. Della serie, si trovano le risorse per le iniziative peggiori, ma apparentemente non si vogliono trovare per la cultura.

Il degrado in atto nella nostra città che continuiamo a registrare quotidianamente rivela del



resto la stretta interdipendenza tra il decadimento fisico dei luoghi e l'impovertimento culturale e morale delle persone, frutto del 'sistema di valori' al quale accennavamo in precedenza. Per questo può succedere che in città c'è chi vede chi defeca per strada sotto gli occhi di tutti, come riferisce [qui](#) il *Corriere Fiorentino* del 9 dicembre scorso (Via Sant'Agostino, h.23.00, mercoledì 7 dicembre 2017). O di imbattersi in tanti angoli del Centro storico, come ricorda lo stesso *Corriere*, ridotti a orinatoi.

- Il 13 dicembre, una delegazione di *Idra*, guidata dal presidente Girolamo Dell'Olio, è stata audita dall'Osservatorio Ambientale Nazionale per il Nodo TAV di Firenze, riunito in seduta plenaria presso la sede di Italferr, al binario 1 della stazione di Santa Maria Novella. Al momento, non abbiamo ancora pubblicato sul nostro sito *web* il resoconto dell'incontro, che è stato presieduto dal presidente dell'OAN, ing. Giacomo Parenti, e che ha permesso di acquisire alcune notizie che sarà utile far conoscere alla città, in una prossima conferenza stampa, non appena avremo potuto arricchirle con gli ulteriori contributi

informativi che ci sono stati promessi. L'appuntamento precedente risaliva al 30 settembre 2015: anche questa volta si attendevano infatti risposte a una quantità rilevante di osservazioni e quesiti posti negli anni dall'Associazione.

- Il 2 gennaio 2018 ci ha lasciato anche il giudice Ferdinando Imposimato. Questo il messaggio che abbiamo inviato alla sua famiglia:

*Prima e più di ogni altra cosa, il giudice Ferdinando Imposimato è stato per noi un riferimento caldo, caro, cordiale, vicino, amicale, con quelle sue gustose argute pennellate napoletane con cui sintetizzava da maestro situazioni, personaggi, circostanze di ogni tipo.*

*Questa è la prima cosa che ci manca: l'uomo.*

*Ci manca poi come guida, il saggio in grado di illuminare con la ricchezza della sua esperienza i pezzi di strada che ha avuto la*

*generosità di percorrere insieme a noi, lasciandoci in dote perle rare e preziose di intelligenza degli eventi con cui avevamo da confrontarci. Perché era davvero la sua capacità di lettura a tutto tondo quella che ha aiutato noi (e tanti altri, lo sappiamo) a trovare le giuste chiavi di lettura, a sperimentare le giuste inquadrature. Insieme a Ivan Cicconi, che ci ha lasciato a febbraio, è stato per noi di Idrà un vero maestro nella battaglia, che ancora dura, contro sprechi e corruzione, contro grandi opere inutili e distruttive, e grandi rapine legalizzate ai beni comuni.*

*Come quella di Ivan, la sua scomparsa ci addolora.*

*Ma da lassù lui sa che, come tutti i maestri, ha lasciato in chi lo ha conosciuto tracce profonde, indelebili, che continueranno a portare i loro frutti. In noi e in tutti coloro che lo hanno conosciuto e amato attraverso le mille battaglie che nella nostra offesa Italia ha combattuto.*

*Vi siamo vicini.*



**T**orniamo adesso a quel vecchio film di George Romero, del quale parlavamo in apertura. Protagonista nella trama un'arma biologica, un virus chiamato "Trixie", sprigionatosi a causa di un incidente, che aveva l'effetto di far impazzire le persone, spingendole a causare morte e distruzione. In effetti, dobbiamo confessare che anche l'emblematica vicenda della TAV fiorentina ci fa paura, per il degrado, la manipolazione e l'umiliazione dell'umano che essa implica. La realtà sembra superare ogni peggiore fantasia.

Per la verità ci sarebbe, anzi c'è sempre stato, anche se purtroppo è sempre rimasto inutilizzato, un antidoto al micidiale virus che ci ha colpiti. Questo può ben consistere nell'avviare, nella società, autentici processi di partecipazione popolare alla gestione della cosa pubblica, secondo il principio di sussidiarietà, che integrino la democrazia rappresentativa. Senza, la nostra democrazia si è rivelata, né più né meno, che uno Stato oligarchico. Si tratterebbe di una vera e propria, pacifica, rivoluzione antropologica. Per far questo però ci vuol tempo, quel tempo che ora si è fatto davvero breve, rispetto alla

minaccia che incombe su Firenze. Avverrà il miracolo della salvezza della città dalla distruzione...?

Con questa speranza nel cuore, cari amici, porgiamo il consueto augurio di un sereno Anno Nuovo, anche in questi frangenti difficili, a voi e alle vostre famiglie. Continuate a sostenerci.

# Associazione di volontariato *Idra*

## *quello che occorre sapere*

### **DOVE TROVARE STATUTO, COMUNICATI, DOCUMENTI, VIDEO, FOTO DELL'ASSOCIAZIONE**

- all'indirizzo internet <http://www.idraonlus.it/>
- sulla pagina Facebook <https://www.facebook.com/idra.firenze>

### **COME ASSOCIARSI A IDRA**

- versamento sul bollettino di conto corrente postale n. 26619502 intestato all'Associazione *Idra*, Via Giano della Bella 7, 50124 FIRENZE
- bonifico sull'IBAN IT17R0760102800000026619502 presso Poste Italiane
  - di 40 euro (quota ordinaria annuale 2018)
  - di 80 euro (quota sostenitore annuale 2018)indicando come causale "quota associativa"

### **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 di gennaio, maggio e ottobre



### **COME AIUTARE IDRA**

- versamento sul bollettino di conto corrente postale n. 26619502 intestato all'Associazione *Idra*, Via Giano della Bella 7, 50124 FIRENZE
- bonifico sull'IBAN IT17R0760102800000026619502 presso Poste Italiane
  - di un contributo a piacere, indicando come 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 20 euro alle spese per il 2018

### **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 o l'IBAN 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 o l'IBAN 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*