



PERUNALTRACITTÀ
Laboratorio politico | Firenze

Supplemento al #42 | Firenze, 30 maggio 2016

@perunaltracitta | facebook.com/perunaltracitta

LA CITTÀ INVISIBILE

Voci oltre il pensiero unico

DOSSIER

L'ACQUA SOTTO FIRENZE

**GRANDE FRAGILITÀ IDROGEOLOGICA,
GRANDI OPERE, GRANDI APPETITI**

Con interventi di Deanna Sardi, Forum toscano dei movimenti per l'acqua, Francesca Conti, Ginevra Lombardi, Ilaria Agostini, Maurizio De Zordo, Ornella De Zordo, Paolo Lombardi, perUnaltracittà, Rosanna Crocini



www.cittainvisibile.info

La Città Invisibile
ISSN 2431-5937

Questo dossier intitolato **L'acqua sotto Firenze. Grande fragilità idrogeologica, grandi opere, grandi appetiti** è dedicato a Firenze e a chi non accetta che venga devastata in nome del profitto di pochi.

Abbiamo ancora negli occhi l'enorme voragine causata da una perdita dell'acquedotto che ha squarciato il Lungarno a due passi da Ponte Vecchio. Ancora una volta un disastro che poteva essere evitato. I fiorentini pagano la tariffa dell'acqua più alta d'Italia e vedono queste risorse sparire in profitti per i soci di Publiacqua spa. Il tutto in spregio al Referendum del 2011 che impedisce l'affidamento ai privati della gestione idrica del Paese. Tanti soldi - ora anche qualcuno tra i "dominanti" lo riconosce (ma dove era in questi anni?) - che invece andrebbero destinati alla manutenzione e all'ammodernamento della rete.

La partita non è limitata solo alle sorti dell'acquedotto. Altre devastazioni ci attendono se non saremo in grado di fermare gli scavi degli inutili e costosissimi tunnel per l'Alta velocità ferroviaria e per la tranvia sotto il centro, per l'enorme cassone sotterraneo da adibire a centro commerciale e alla stazione Av, per la nuova pista di Peretola, le nuove autostrade di cemento che ospitano torrenti come il Mugnone, i parcheggi interrati voluti dal sindaco Nardella. Tutte opere che impattano enormemente sull'equilibrio idrogeologico e che hanno un senso solo nella logica dello sfruttamento neoliberista della città, frutto da spremere e sacrificare sull'altare dello "sviluppo", che ormai sappiamo essere l'arricchimento di pochi ai danni dell'interesse di tutti.

Molte delle cose che troverete scritte risalgono indietro negli anni, frutto di analisi e studio di persone esperte e prive di connivenze con il potere. Critiche e proposte censurate spesso dal pubblico dibattito per volere della politica e di un'economia che influenzano la stampa embedded [come abbiamo scritto qui <http://goo.gl/v0FHlg>].

Leggete e condividete. E insieme contribuiamo a sostenere i tanti soggetti attivi che si battono per la tutela del territorio e di chi lo abita e per un'inversione di tendenza nelle scelte urbanistiche e ambientali.

PRIMA PARTE ACQUA PUBBLICA

Perché Publiacqua privilegia i profitti a discapito della manutenzione e dei controlli?
Comunicato stampa
perUnaltracittà, 25 maggio 2016

Acqua: con la voragine frana il "modello toscano"
Forum toscano dei movimenti
per l'acqua, 27 maggio 2016

Tariffe dell'acqua: la Toscana maglia nera
Francesca Conti, "La Città invisibile", 22 gennaio 2016

Lo sapevate che... più utili fa Publiacqua e meno ci guadagnano i lavoratori?
Redazione "La Città invisibile",
22 giugno 2015

Publiacqua: 225 chilometri di tubature all'amianto. E nessuna analisi
Ginevra Lombardi "La Città invisibile", 22 ottobre 2015

Publiacqua, ancora +5%. Svelati i segreti della bolletta
Rosanna Crocini, Comitato Acqua Bene Comune Pistoia, "La Città invisibile", 5 ottobre 2015

SECONDA PARTE ASSALTO AL SOTTOSUOLO

Allarme Mugnone. Quale sicurezza idraulica dopo la Voragine?
Redazione "La Città invisibile",
26 maggio 2016

Lettera aperta al sindaco Renzi sul tunnel TAV
Ornella De Zordo, capogruppo
perUnaltracittà, 8 dicembre 2009

L'impatto idrogeologico del tunnel Tav sotto Firenze
Maurizio De Zordo, Disastro Tav,
in Quaderni di inchiesta urbana,
Ed. perUnaltracittà, Firenze,
maggio 2009

Parcheggi interrati a Firenze
Ilaria Agostini, perUnaltracittà,
ReTe dei comitati per la difesa del
territorio, 13 giugno 2013

TERZA PARTE FRAGILITÀ IDROGEOLOGICA

Quel ponte sul Mugnone: ecco i rischi
Deanna Sardi, Associazione Piazza
della Vittoria, "La Città invisibile",
17 novembre 2014

Il rischio idraulico nascosto sotto la nuova pista di Peretola
Paolo Lombardi, Mente locale
della Piana, "La Città invisibile",
5 febbraio 2015

Allagamenti e rischio idrogeologico: ancora criticità
Ornella De Zordo, intervento in
Consiglio comunale, 4 novembre
2013

LA CITTÀ INVISIBILE Voci oltre il pensiero unico

Direttore editoriale Ornella De Zordo
Direttore responsabile Francesca Conti

La Città invisibile è un periodico on line in cui si dà direttamente spazio alle voci di chi, ancora troppo poco visibile, sta dentro le lotte o esercita un pensiero critico delle politiche liberiste; che sollecita contributi di chi fa crescere analisi e esperienze di lotta; che fa emergere collegamenti e relazioni tra i molti presidi di resistenza sociale; che vuole contribuire alla diffusione di strumenti analitici e critici, presupposto indispensabile per animare reazioni culturali e conflittualità sociali. Perché il futuro è oltre il pensiero unico. Anche a Firenze e in Toscana.

Testata edita dall'associazione perUnaltracittà e registrata presso il Tribunale di Firenze il 16 dicembre 2015 con il numero 6011.

ISSN: 2498-9517

Perché Publiacqua privilegia i profitti a discapito della manutenzione e dei controlli?

Comunicato stampa per Unaltracittà, 25 maggio 2016

È vero che alla base del crollo sul Lungarno c'è un evento meccanico accidentale come la rottura di una dorsale dell'acquedotto, ma è anche vero che la città è soggetta a rischi, pericoli, incidenti, anche fatalità. Invece di imprecare oggi contro la sorte malvagia e ria, e da domani continuare ad aumentare i rischi con interventi vari, bisogna cercare di creare reti di protezione, diminuendo i fattori di rischio o creando le condizioni per minimizzare i danni sulle strutture esistenti.

Publiacqua investe gli utili netti, che nel 2015 ammontano a 29 milioni di euro, nel controllo, nella manutenzione e nell'ammodernamento della rete idrica. Visto che i fiorentini pagano, tra l'altro, le tariffe più care d'Italia non meritano di essere tartassati e subire anche i danni di una rete idrica che fa acqua da tutte le parti, con tubi vecchi di 60 anni (mentre dovrebbero essere al massimo di 40). Ma è il modello di gestione dell'acqua pubblico-privato che piace tanto a Renzi che impone di investire gli utili in parte nella remunerazione del capitale e in parte in fondo investimenti, anziché nella manutenzione delle strutture come sarebbe necessario.

Per non parlare dell'amianto che ancora accompagna ben 225 km di tubature di Publiacqua. Una governance Publiacqua che è figlia di Renzi sindaco, con Boschi nel cda e D'Angelis presidente.

Perché le città, come pure il resto del territorio, non sono entità statiche, substrati a disposizione degli appetiti o delle idee (spesso balzane) di

amministratori, turisti, scavatori seriali, palazzinari e compagnia.

Quindi, come abbiamo detto molte altre volte, messa in sicurezza del territorio e rispetto per la sua fragilità che oggi non viene riconosciuta e viene spesso sfidata con mega opere che vanno a sconvolgere il sistema idrogeologico per operazioni speculative a cui esistono alternative non impattanti.

Buoni esempi sul territorio fiorentino sono il famigerato tunnel Tav che impatta la falda in più punti e il nuovo aeroporto che richiede la completa alterazione del complesso sistema idrico del Fosso Reale. Per non dire delle tram-vie ipotizzate sotto il centro storico e dei numerosi parcheggi interrati previsti dal sindaco Nardella.

Il crollo del Lungarno deve far riflettere sia sui rischi che si nascondono in un sottosuolo che si vorrebbe sempre più sfruttare senza considerarne la intrinseca fragilità, sia su un modello di gestione dell'acqua che il Referendum popolare aveva giustamente bocciato: non i privati o le forme privatistiche, ma solo aziende pubbliche efficienti possono tutelare il servizio e il territorio.

Fonte <http://goo.gl/zdiuhB>

Acqua: con la voragine frana il "modello toscano"

Forum toscano dei movimenti per l'acqua, 27 maggio 2016

Come cittadini ed utenti di un servizio pubblico, siamo amareggiati, per non dire frustrati, dal constatare che in sostanza Publiacqua e così tutti gli altri gestori idrici toscani, incassa centinaia di milioni di euro e poi non opera gli investimenti in programma a cui sono legate le tariffe applicate alle bollette.

Come cittadini abbiamo votato un referendum nazionale perché l'acqua bene prezioso venisse sottratto al mercato e gestito come bene comune. Mentre la politica, sia prima che dopo il referendum, ha sempre sostenuto che la gestione "privatistica" dell'acqua è necessaria per garantire gli elevati investimenti necessari al

settore.

In Toscana, dove per primi abbiamo aperto le porte ai privati, paghiamo l'acqua più cara d'Italia per un servizio che non è in grado di assicurare qualità e sicurezza dei nostri acquedotti. La voragine che si è aperta nel cuore di Firenze impone una riflessione sul modello di gestione del servizio idrico operato da chi ci amministra. Quando il gestore è una Società per Azioni, che alla fine risponde a diritto privato, chi controlla l'operato del gestore e chi tutela l'interesse degli utenti?

Come vengono utilizzati i soldi che l'azienda incassa dalle nostre bollette? Ben sappiamo che la parte privata presente in Toscana è sempre composta principalmente dalla stessa formazione: SUEZ, MPS ed ACEA. Come il fatto che nelle società miste toscane l'Amministratore Delegato, colui che ha pieni poteri di ordinaria e di straordinaria amministrazione, è espressione dei soci privati.

I dati regionali raccontano di reti colabrodo, che, secondo la relazione del direttore dell'Autorità Idrica Toscana (AIT), nei comuni serviti da Publiacqua perdono il 51% dell'acqua; nonostante la legge regionale di D.P.C.M. 4 marzo 1996 indica valori del 20% come limite massimo tecnicamente accettabile per le perdite lungo la rete. Chi ci rappresenta nelle istituzioni ha intrapreso le misure necessarie per allineare questo dato con i requisiti normativi? Quali costrizioni o sanzioni sono mai state applicate ai gestori da parte dell'Autorità Idrica Toscana, che ha il compito di dare gli indirizzi e di controllare le attività dei gestori?

Nell'area fiorentina, da quando il servizio idrico è stato affidato all'azienda partecipata, i ricavi da tariffa sono aumentati del 64% (2004-2016). Il margine operativo lordo (differenza tra costi e ricavi prima di mutui e ammortamenti) è cresciuto del +991%, gli investimenti sono diminuiti del 16% e gli utili cresciuti del +721%. Al 2014 Publiacqua NON ha realizzato 69 milioni di euro di investimenti previsti dal Piano d'ambito e da quello tariffario e contenuti nella convenzione di affidamento. Promesse, perché le gare di affidamento si vincono su promesse, che evidentemente l'azienda non è stata in grado di

rispettare.

La società per azioni ha realizzato solo il 56% degli investimenti previsti dai Piani d'ambito (2006-2009, dati Co.Vi.Ri). Gli investimenti realmente effettuati sono sempre diminuiti, anche negli ultimi anni, facendo registrare -5% nel 2013, -10% nel 2014, -21% nel 2015 e -15% nel 2016, nonostante in questi anni le tariffe siano cresciute con punte del +19% e gli utili abbiano un incremento medio del +106% nel periodo fino al 2021, anno in cui la tariffa subirà un incremento del +61%!

Tutti questi dati dimostrano che la frana non è accidentale, la frana è strutturale e riguarda tutto il modello idrico toscano. Modello che, purtroppo, il governo attuale sta cercando di "vendere" in tutta la penisola.

Noi del Forum Toscano non chiediamo le dimissioni di qualcuno in particolare, chiediamo invece, a chi ci chiede prima i voti e poi ci amministra, di stare dalla parte dei cittadini e non dei poteri forti o di chi non fa principalmente gli interessi degli utenti del servizio idrico. Chiediamo un cambio, un cambio di modello di gestione, un cambio radicale, perché il sistema misto pubblico privato sta franando e lo si vede in tutto il mondo.

Urge modificare il modello di gestione, basta parlare nelle piazze e nelle strade, a diretto contatto con i cittadini per capire queste cose. Attualmente il 40% dell'ammontare delle nostre bollette serve ad arricchire l'azienda e a generare utili per i soci mentre le infrastrutture non ricevono le manutenzioni necessarie e gli impianti non sono adeguati agli standard europei. Un sistema che prevede che l'utente paghi tutto, anche le sanzioni che sono imputate all'azienda per il mancato rispetto delle normative nazionali, europee o contrattuali. Ormai è sotto gli occhi dell'intero mondo che quello che ci viene proposto è un sistema indifendibile e inefficiente, in grado solo di garantire profitti attraverso una progressiva finanziarizzazione dell'acqua e che, in Toscana, sarà rafforzata grazie alle prossime fusioni. Fusioni che accresceranno ulteriormente il peso della quota decisionale del privato, frammentando ulteriormente quello della quota pubblica. Amplieranno la scala del servizio a

benefico dei capitali e a danno degli utenti. La frana fiorentina di Lungarno Torrigiani non è un incidente da archiviare e ricoprire prima possibile, bensì un episodio grave, una ferita talmente profonda che perlomeno, ci auspichiamo, serva per far riflettere tutti gli amministratori pubblici dell'importanza del bene comune acqua. Purtroppo ci siamo resi conto, sia sulla nostra pelle che sulle nostre tasche, che per cambiare, in Italia, non è più sufficiente vincere un referendum popolare. È necessario anche che i nostri amministratori ascoltino il volere dei cittadini.

Fonte: <http://goo.gl/zdiuhB>

Tariffe dell'acqua: la Toscana maglia nera

Francesca Conti, "La Città invisibile", 22 gennaio 2016

Dall'inizio di questo 2016 per gli utenti dei servizi idrici toscani ci sono state soltanto pessime notizie. L'anno si è aperto con la diffusione dell'indagine di Federconsumatori sulle tariffe idriche dove la Toscana ha piazzato, nella top ten delle bollette dell'acqua più care d'Italia, ben sei province: Grosseto, Siena, Pisa, Pistoia, Prato e Firenze.

Secondo Federconsumatori, se una famiglia media italiana ha speso nel corso del 2015 276 euro, in Toscana si è speso molto di più: a Pisa 442, a Grosseto e Siena 436, mentre a Pistoia, Prato e Firenze 402 euro.

Quali siano le cause di queste differenze ha provato a spiegarlo Mauro Zanini, direttore del Centro studi Creaf di Federconsumatori, in una recente intervista rilasciata a La Repubblica Firenze: innanzitutto la Toscana ha una dispersione di acqua talmente alta da raggiungere il 38,3% contro una media nazionale al di sotto del 37%. E' stata inoltre la regione più sollecitata ad applicare la legge 36/94 che prevedeva la creazione di Ato e società di gestione per il settore idrico. E, con altrettanta sollecitudine, ha applicato la tariffa normalizzata con la possibilità di aumento delle tariffe, cosicché gli utenti

pagano non soltanto l'acqua e il servizio, ma anche l'ammortamento dei capitali investiti e la remunerazione degli stessi.

Publiacqua si è difesa sostenendo di spendere 50 euro ad utente fra infrastrutture ed investimenti mentre la media italiana è di 27 euro ad utente. Eppure i risultati di tanti investimenti sono ben lontani dall'essere visibili considerando i 225 chilometri di tubature in amianto, la rete colabrodo, l'acqua al piombo del fontanello di Piazza Signoria e i batteri coliformi trovati in Ottobre nei pressi di Incisa. Solo per citare i casi dell'ultimo anno.

Anche i dati smentiscono Publiacqua, visto che nel triennio 2009/2011 ha realizzato solo il 64% degli investimenti previsti, mentre nel 2013 si è fermata al 63%.

E qui arriva la seconda pessima notizia, ovvero il fatto che la maggior parte degli scarichi fognari scarica direttamente nei fiumi o in mare e la Commissione Ambiente della Regione Toscana ha deciso di concedere alle società di gestione del servizio idrico integrato altri 6 anni per adeguarsi alla normativa europea. Il tutto in attesa che il Consiglio ratifichi questa decisione e che si continui ad inquinare senza la minima preoccupazione per la salute pubblica.

Eppure i cittadini pagano da anni in bolletta i servizi di depurazione e scarico, ma dove finiscono questi soldi?

Secondo la denuncia dell'Associazione Acqua Bene Comune di Pistoia che ha analizzato la bolletta approvata dal Comune di Pistoia nell'aprile 2014 i nostri soldi non vanno in servizi ed investimenti ma in profitti per gli azionisti. Secondo gli attivisti dal 2014 al 2021 le bollette cresceranno del 61% a fronte di un calo degli investimenti del 51%, mentre i profitti per Publiacqua aumenteranno in media del 106% e i guadagni lieviteranno del 145%.

E' evidente che costi più alti non significano una qualità migliore dell'acqua e dei servizi, anzi più le bollette crescono peggiori sono i servizi per i cittadini, a riprova che la privatizzazione porta al guadagno di pochi e alla sconfitta della collettività.

Fonte: <http://goo.gl/j8jN6p>

Lo sapevate che... più utili fa Publiacqua e meno ci guadagnano i lavoratori?

Redazione "La Città invisibile", 22 giugno 2015

Se ancora ci fosse bisogno di conferme sono soltanto gli azionisti a guadagnare dalla gestione privata dell'acqua pubblica fiorentina, gestita da Publiacqua Spa.

Ricapitoliamo: i cittadini si trovano a pagare bollette sempre più salate per servizi di qualità ogni anno peggiore, la manutenzione degli impianti lascia sempre più a desiderare, basti ricordare i 225 km di tubi in amianto che per il momento Publiacqua non intende sostituire con sommo disinteresse verso la salute dei cittadini.

Da tutto questo risulta quindi chiaro, ma già lo sapevamo, che utili – perché gli utili ci sono – non vengono reinvestiti nella gestione e nel miglioramento degli impianti.

Grazie ad una segnalazione di USB Publiacqua un'altro tassello va a posto, neppure i lavoratori Publiacqua traggono vantaggio dall'aumento degli utili dell'azienda tanto che più questi aumentano, tanto più diminuiscono i premi produzione destinati ai lavoratori.

Come risulta evidente dalla tabella, con la sola esclusione dell'anno 2009, il premio di produzione destinato ai lavoratori di Publiacqua Spa diminuisce mentre aumentano gli utili netti fatti dall'azienda e i dividendi distribuiti ai soci nei stessi anni.

Concludendo: la privatizzazione dei beni e dei servizi pubblici conviene a pochi e fa male a lavoratori e collettività.

Fonte: <http://goo.gl/sby55n>

Publiacqua: 225 chilometri di tubature all'amianto. E nessuna analisi

Ginevra Lombardi "La Città invisibile", 22 ottobre 2015

In Toscana beviamo acqua che scorre in condotte di eternit o cemento amianto. Nei Comuni serviti da Publiacqua circa 225 chilometri di tubature

sono in amianto. Il 36% di queste condotte sono adduttrici, rami principali della rete che collegano gli impianti di prelievo alle tubature secondarie di quartiere. Le mappe sono disponibili sul sito della Campagna No Amianto Publiacqua <https://goo.gl/QSmAS6>.

Le condotte in amianto con l'usura tendono a rilasciare fibre che contaminano l'acqua, esponendo il nostro organismo al rischio di contatto. Tale rischio cresce via via che le tubature, invecchiando, si sfibrano o si rompono. L'acqua contaminata utilizzata a scopi igienici (igiene della casa, personale, degli indumenti) quando evapora rilascia nell'ambiente fibre di amianto che possono essere inalate e causare danni all'apparato respiratorio.

Non esiste una normativa di riferimento per questo problema. Non vengono svolte analisi periodiche per rilevare la presenza di amianto nell'acqua potabile. Tuttavia l'allarme sul rischio per la salute associato all'amianto ingerito si è progressivamente palesato nel dibattito pubblico anche a seguito di recenti ricerche scientifiche (1).

Nel 2013, l'Unione Europea, riconosce tra le cause di cancro dovute all'amianto anche quella da ingestione. Nella risoluzione "sulle minacce per la salute sul luogo di lavoro legate all'amianto e le prospettive di eliminazione di tutto l'amianto esistente (2012/2065(INI))", si "sottolinea che tutti i tipi di malattie legate all'amianto [...] come pure diversi tipi di tumori causati anche dall'ingestione di acqua contenente tali fibre,

Comune	Km in amianto	Incidenza %
Scandicci	40,615	18%
Pistoia	32,950	15%
Sesto Fiorentino	27,859	12%
Montevarchi	23,418	10%
Agliana	23,268	10%
Montale	12,066	5%
Reggello	10,886	5%
Loro Ciuffenna	10,801	5%
Firenze	10,555	5%
Campi Bisenzio	8,5	4%
Prato	7,435	3%
Quarrata	5,535	2%
Calenzano	3,476	2%
Incisa Valdarno	2,966	1%
San Casciano Val di Pesa	2,954	1%
Terranuova Bracciolini	0,786	0%
Vaiano	0,477	0%
Castelfranco di Sopra	0,457	0%
San Giovanni Valdarno	0,417	0%
Figline Valdarno	0,111	0%
TOTALE	225,532	-

proveniente da tubature in amianto – sono stati riconosciuti come un rischio per la salute e possono manifestarsi addirittura dopo alcuni decenni, in alcuni casi anche dopo più di quarant’anni”.

Apprendiamo dalla stampa locale (2) che Publiacqua non ha un piano di sostituzione delle condotte in amianto, sulle quali interviene solo quando si verificano perdite di acqua. Publiacqua ha le reti peggiori della Toscana e perde il 51% dell’acqua che immette in rete (fig.2) (3). Gli interventi di risanamento e manutenzione sulla rete non garantiscono una gestione efficiente del problema delle perdite di acqua e sembrano assolutamente inadeguati ad affrontare e risolvere il problema delle condotte in amianto.

L’azienda ha inoltre dichiarato (4) che le tubature in amianto presentano problemi di sfaldamento e rotture a causa della loro obsolescenza. In queste condizioni il rischio di rilascio di fibre di amianto nell’acqua è molto elevato: è quindi necessario che vengano effettuate analisi periodiche sull’acqua e che venga predisposto un piano di sostituzione tempestiva di tutte le condotte in amianto, dando la precedenza alle aree che presentino maggiori criticità. Il costo di tale operazione sembra sostenibile economicamente anche in ragione dei profitti garantiti all’azienda dalle nostre utenze. Un recente articolo comparso sulla stampa riporta che AIMAG, azienda gestore di Carpi, sosterrà una spesa di 60 milioni di euro (5) per la sostituzione di 290 chilometri di condotte di amianto.

Publiacqua fino al 2014 ha riscosso dalle nostre bollette 69 MILIONI di EURO per investimenti che non ha mai realizzato. Si usino questi soldi che gli utenti hanno versato nelle casse del gestore per sostituire rapidamente tutte le condotte in amianto.

Anno	Utili	Dividendi	Premio
2007	16,2 milioni	0	1,615 milioni
2008	16,1 milioni	5,4 milioni	1,519 milioni
2009	23,3 milioni	7,9 milioni	1,723 milioni
2010	26,5 milioni	8,1 milioni	1,574 milioni
2011	25,8 milioni	10,1 milioni	1,357 milioni
2012	36 milioni	11,8 milioni	1,385 milioni
2013	47,1 milioni	0	1,279 milioni
2014	30,8 milioni	12,6 milioni	1,266 milioni

Ricordiamo che l’utile lordo di Publiacqua supera il 25% sul fatturato: nelle nostre bollette un quarto di ciò che paghiamo non serve a coprire i costi del servizio, ma genera profitto per l’azienda. In Italia l’estrazione del petrolio genera un utile simile a quello dell’acqua. Nella grande distribuzione organizzata (es.Coop) l’utile sul fatturato è pari all’1%.

Le nostre bollette sono le più care d’Italia. Publiacqua ha performance economiche da petroliere. Come è possibile che abbiamo delle infrastrutture inadeguate a garantire il rispetto delle normative sugli scarichi e condotte colabrodo per di più in amianto? Dove finiscono i profitti garantiti dalle utenze a Publiacqua? Dove sono finiti i 69 milioni di euro riscossi e non investiti dall’Azienda? Con questi profitti le condotte di amianto devono essere sostituite.

Fonte <http://goo.gl/5U2P3C>

Note:

(1) K.Kjærheim, B.Ulvestad, J.I.Martinsen, A.Andersen *Cancer of the gastrointestinal tract and exposure to asbestos in drinking water among lighthouse keepers (Norway) Cancer Causes & Control June 2005, Volume 16, Issue 5, pp 593-598.*

(2) Articolo comparso il 12 ottobre 2014 su *La Nazione*, cronaca di Pistoia.

(3) Dalla “*Relazione Annuale del Direttore Generale dell’Autorità Idrica Toscana*”.

(4) Articolo comparso il 12 ottobre 2014 su *La Nazione*, cronaca di Pistoia.

(5) Articolo comparso il 25 luglio 2014 su *Il Fatto Quotidiano* <http://goo.gl/TGjuaf>.

Publiacqua, ancora +5%. Svelati i segreti della bolletta

Rosanna Crocini, Comitato Acqua Bene Comune Pistoia,
“*La Città invisibile*”, 5 ottobre 2015

Nei giorni scorsi l’agenzia di rating Moody’s ha messo nero su bianco che dall’inizio del prossimo anno aumenteranno (ancora!) le tariffe dell’acqua. Gli incrementi saranno automatici

nell'ordine del 4-5% nel biennio 2013-2015, garantiti per coloro che investiranno nell'efficientamento dei costi e nel miglioramento del servizio. Detto questo le magagne per gli utenti toscani di Publiacqua non finiscono qui. Oltre alla vertenza aperta dai movimenti per l'eliminazione dell'amianto dai tubi dell'acquedotto (1.200 chilometri), la poca trasparenza della bolletta è ancora protagonista. Proviamo allora a fare un po' di chiarezza:

Fino al gennaio del 2014 in alto sulla sinistra trovavate due sigle: SII (Servizio idrico integrato); SA (Solo acqua) e servivano a distinguere chi pagava un servizio comprensivo di fognie e depurazione da chi no. Sigle misconosciute ai più, permettendo a Publiacqua di riscuotere la tariffa per il servizio integrato anche da chi non ne usufruiva. Distinzione resa più chiara (per il gestore ma non sono dello stesso parere i consumatori) dalla prima bolletta del 2014 fino al settembre dello stesso anno quando scadeva la richiesta di rimborso.

Sul rimborso la polemica è ancora aperta. Il Decreto ministeriale 30 del 2009 stabilisce infatti le regole per la restituzione di questa che in molti definiscono una vera appropriazione indebita e truffa. Il prelievo infatti era stato dichiarato illegittimo da una sentenza della Corte Costituzionale del 2008 e ancora oggi viene prelevato indebitamente. Dal 2014 sulla parte sinistra della bolletta, nella sezione dedicata alle Comunicazioni, si dice se l'utenza è o meno servita da un impianto di depurazione. Sulla parola, visto che è tutto da verificare perché ad oggi non sono mai state rese pubbliche le cartografie aggiornate.

Recentemente stanno arrivando i primi rimborsi e le cifre sono più basse rispetto a quanto dovuto, senza naturalmente che venga fornita alcuna spiegazione. Non si capisce perché vengano rimborsati solo gli anni dal 2005 al 2008, facendo così sparire due anni. Fate quindi attenzione a questa voce. La Corte Costituzionale, con sentenza n. 335/2008 ha inoltre stabilito che il rimborso deve essere calcolato sulla base di dieci anni. Ad Arezzo i consumatori stanno vincendo i primi ricorsi.

Continuando nella nostra lettura troviamo la voce

“Deposito cauzionale”, a nostro avviso un altro balzello, considerato che viene prelevato grazie a una modifica unilaterale del contratto. Questa operazione fu fatta dicendo che la quota cauzionale non sarebbe aumentata se gli utenti avessero attivato in banca un Rid. Operazione che mirava a consentire una maggiore esposizione debitoria di Publiacqua con gli utenti nella veste di garanti. Incredibile ma vero.

Oggi la quota cauzionale aumenta solo se l'utente si scorda di pagare una bolletta. Il gestore fa partire una raccomandata con la minaccia di distacco e dopo due anni raddoppia la quota cauzionale. Attenzione però. Ci sono stati dei casi in cui la bolletta non è stata inviata ma, all'utente ignaro, è arrivata comunque la raccomandata e si vede così raddoppiare arbitrariamente il deposito. Nella bolletta si chiede inoltre all'utente di compiere l'autolettura e si suggeriscono i giorni per poterla comunicare. Attenzione anche qui. Nella tariffa paghiamo la ditta che deve leggere il contatore. Da stare attenti anche alle differenze tra letture presunte ed effettive. Quando la lettura presunta è superiore a quella reale è necessario chiamare subito il gestore per comunicare il dato effettivo. Le presunte vengono spesso usate per far scalare verso l'alto la fascia di consumo e pretendere poi esosi conguagli. Inoltre, quando hanno bisogno di liquidità, accorciano i tempi di fatturazione inviando le bollette anche ogni 45 giorni.

Un esempio reale. Un utente di 82 anni ha pagato puntualmente e regolarmente con il Rid bancario bollette derivanti da 13 letture presunte. Si è trovato a pagare ben 700 euro di conguaglio. Publiacqua si è scusata, e ha cambiato la ditta incaricata della lettura. Quanti casi analoghi non emergono?

Nel Riquadro tariffa ci viene detto che da 0 a 60 metri cubi di acqua si paga pochissimo. Ma sono altrettanto poche le utenze che restano sotto questo limite. Questo primo scaglione viene infatti superato dalla moltitudine dei cittadini, e spesso anche il successivo (da 60 a 150 mc). Se una famiglia di due o tre persone non sta attenta può arrivare a pagare 1,80 euro a mc e una famiglia di quattro persone può arrivare a pagare l'acqua anche quasi 3 euro a mc e oltre i 200 mc si

oltrepassano i 5 euro.

Un'ultima chicca: sotto l'importo da pagare c'è una nota "Le fatture precedenti ci risultano regolarmente pagate. S.E.&O." Questa sigla significa Salvo errori e omissioni ed è apparsa da quando è stata avviata dai Movimenti per l'acqua pubblica la Campagna di Obbedienza Civile che prevede il non pagamento della componente tariffaria della "remunerazione del capitale investito" abrogata dal referendum del 2011 e ignorata da istituzioni e gestori.

Fonte <http://goo.gl/3B5kMW>

SECONDA PARTE

ASSALTO AL SOTTOSUOLO

Allarme Mugnone. Quale sicurezza idraulica dopo la Voragine?

Redazione "La Città invisibile", 26 maggio 2016

«Attenzione a dove cammini: potrebbero esserci voragini e buche». Apre così – profetico – il volantino diffuso nei giorni scorsi dalla Protezione civile del Comune di Firenze in preparazione dell'esercitazione "Mugnone 2016", che si terrà il 28 maggio prossimo in zona Romito-Statuto-Vittoria: una simulazione delle attività di soccorso necessarie in caso di straripamento del Mugnone.

Forse in seguito a due esposti in Procura in merito alla pericolosità del nuovo ponte sul Mugnone da parte di alcuni cittadini residenti, il Comune mette le mani avanti. Troppo tardi: a lungarno ormai implosa la credibilità è perduta.

Il pieghevole del Comune raccomanda inoltre di non trovarsi nei sottopassi durante le alluvioni. Comportamento difficile da tenere visto che il progetto della tramvia, che passa proprio nell'area dell'esercitazione, prevede il sottopasso di un'arteria carrabile di grande traffico come il viale Milton, giusto a pochi metri dal Mugnone, vicino alla Fortezza da Basso. E altri ne prevede il Piano Strutturale.

Sarà bene anche non farsi sorprendere nei numerosi parcheggi interrati che l'amministrazione ha in progetto.

Il Mugnone è un torrente capriccioso, molte volte deviato, sin dall'epoca romana. Malgrado i vari straripamenti, avvenuti anche in tempi recenti, vi è stato da poco costruito un ponte carrabile a quattro corsie, strumentale al passaggio della tramvia, fortemente a rischio per la sua conformazione "a raso".

La stessa area cittadina sarà poi ulteriormente

messa a rischio dal passaggio, poche centinaia di metri a valle, sotto il viale Lavagnini, del doppio tunnel TAV. Il deflusso della falda acquifera, ostacolato dal tunnel ferroviario, dovrebbe essere compensato da sifoni sotterranei. Ma chi ne controllerà l'efficienza? Chi ne effettuerà la manutenzione?

Nel frattempo, il reticolo idraulico fragilissimo della piana alluvionale ad ovest di Firenze sarà riconfigurato per far posto all'aeroporto: l'importante collettore del Fosso Reale, deviato con un improbabile percorso in contropendenza, passerà in botte sotto l'autostrada.

C'è da stare allegri. Speriamo che non piova. O, meglio, che i tanti soggetti attivi che si battono per la tutela del territorio e di chi lo abita ottengano con le loro battaglie e i molti buoni argomenti a disposizione un'inversione di tendenza nelle scelte urbanistiche e ambientali.

Fonte <http://goo.gl/7dfXQ0>

Lettera aperta al sindaco Renzi sul tunnel TAV

Ornella De Zordo, capogruppo per Un'altra città, 8 dicembre 2009

Caro Sindaco, quelli che viviamo sono giorni cruciali per il destino urbanistico, sanitario e ambientale di questa città. Tra pochi giorni il governo, le ferrovie e gli enti locali si ritroveranno per decidere il destino della stazione Foster. Come ben sai esiste una soluzione più semplice e indolore per il passaggio del treno AV da Firenze, senza ricorrere al tunnel e alla relativa stazione. Poiché è della realizzazione di quest'ultima che discuterete, abbiamo deciso di scriverti perché ci sono aspetti che i decisori politici hanno tenuto finora nell'ombra ma che sono emersi con chiarezza dalle analisi di autorevoli esperti e tecnici del Gruppo di studio dell'Università di Firenze.

Un progetto raffinato? Solo fumo negli occhi...

Come spesso succede, un raffinato progetto di un "archistar" serve per mascherare scelte

devastanti. Cosa c'è dietro il progetto di sir Norman Foster per la stazione AV sotterranea in area ex Macelli? Un intervento che con ogni probabilità provocherà danni consistenti e irreversibili ad una parte della città di Firenze, e sicuramente condannerà per almeno una dozzina d'anni molti fiorentini ad una vita impossibile.

Impatto devastante per Firenze

Dopo aver tagliato oltre 150 alberi e demolito un numero imprecisato di edifici, si comincerà a scavare una enorme buca delle dimensioni di 450 metri per 50, profonda 50, per un totale di circa 1.200.000 metri cubi di terra (dati RFI). Ci vorranno anni di lavoro, anni di attività di un cantiere di circa 10 ettari che lavorerà 18-24 ore al giorno, e che comprende anche 3 impianti di separazione fanghi, una centrale di betonaggio, una di jet grounding (formazione di calcestruzzo da sparare a pressione), officine e servizi. L'impatto in termini di rumore, polveri, vibrazioni, sarà devastante. E non valutato.

L'Arpat: il progetto è

"largamente insufficiente"

L'Arpat (parere 20 ottobre 2003 allegato alla DGR 1073 del 20.10.2003) per il progetto definitivo parla di studio "largamente insufficiente" per le emissioni in atmosfera; per il rumore ritiene che, in mancanza di adeguati studi, "i limiti di inquinamento acustico saranno certamente superati vista la tipologia di macchinari utilizzati".

Traffico, polveri, rumore: la città diventa invivibile

La montagna di terra escavata (una piramide di 100 metri di lato e alta 360 metri) verrà portata via con camion, a differenza di quanto sosteneva il progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale. Le Ferrovie (nota del 13 marzo 2009) prevedono un traffico di mezzi pesanti su via Circondaria-viale Guidoni mediamente pari a 61 mezzi al giorno per senso di marcia, con punte massime di 171. Tutto ciò significa condannare un intero quartiere all'invivibilità. Case con finestre sigillate (invano) per difendersi dalle polveri e dal rumore, affezioni respiratorie che colpiranno i soggetti a "rischio", bambini, anziani, persone con patologie preesistenti. Ma anche soggetti non a rischio. Possibilità di vita all'aria aperta ridotta

a zero, traffico enormemente appesantito rispetto all'attuale.

Il drammatico precedente bolognese

Non sono previsioni di qualche catastrofista, è quello che è già successo per esempio a Bologna, nella zona di via Carracci, dove interi edifici sono stati evacuati, molte persone hanno cambiato casa perché non in grado di sostenere per anni una vita fatta di insonnia per rumore e vibrazioni, di polvere, di malattie, vedi il video su <https://youtu.be/pyqocU7r9GE>.

Una diga lunga 500 metri bloccherà la falda

Ma tutto questo non è che una parte di quello che ci aspetta. L'impatto più preoccupante è quello sulla falda. Un muro impermeabile lungo 500 metri e profondo 50, una diga, interromperà il normale movimento dell'acqua sotterranea, che naturalmente si sposta dalle colline verso l'Arno, e sta ad una profondità di circa 8-10 metri. A più riprese sono stati richiesti approfondimenti sull'impatto idrogeologico e sulle misure di mitigazione, mai effettuati da Ferrovie. Non conoscendo quali sistemi sono stati pensati per ovviare a questo relevantissimo impatto, nonostante le reiterate richieste di Regione e Arpat (parere Nucleo di Valutazione di Impatto Ambientale Regione Toscana 20.11.1998; parere Area Tutela del Territorio 15.10.2003, parere ARPAT 20 ottobre 2003) che hanno sottolineato una sottovalutazione del problema, c'è da aspettarsi un consistente innalzamento del livello della falda a monte della stazione, con allagamenti di scantinati, affioramenti rapidi in caso di pioggia, umidità risalente pressoché ovunque.

Edifici lesionati a decine di metri dallo scavo

Ma il peggio sarà a valle, dove un abbassamento della falda provocherà un inaridimento del terreno, e una sua sicura deformazione, che si ripercuoterà in superficie provocando movimenti superficiali, lesioni e cedimenti negli edifici, anche a distanza di decine di metri dal fronte di scavo. Chi abita in zona viale Redi, via Circondaria, Ponte di Mezzo (ma non solo loro) può aspettarsi prima crepe sui muri, poi il loro allargamento, fino alla possibile inagibilità dell'edificio, secondo il grado di compromissione della stabilità del terreno e le caratteristiche

dell'edificio.

Priorità a Firenze e ai fiorentini.

La stazione va fermata

In vista dell'imminente incontro decisivo sulla scelta della stazione AV di Firenze, chiediamo che vengano rispettati e difesi i diritti della popolazione fiorentina e che la salute e la vivibilità vengano poste al di sopra di cattivi accordi pregressi che di questi aspetti hanno del tutto ignorato.

Fonte <http://goo.gl/6SctwL>

L'impatto idrogeologico del tunnel Tav sotto Firenze

Maurizio De Zordo, Disastro Tav, in Quaderni di inchiesta urbana, Ed. perUnaltracittà, Firenze, maggio 2009

Quello economico non sarà il solo costo che dovremo pagare per la realizzazione del sotto-atteveramento dell'AV di Firenze.

L'impatto più preoccupante riguarda l'interferenza dell'opera con la falda, con conseguente "effetto diga": per lunghi tratti il manufatto intercetta perpendicolarmente la principale falda sotterranea, impedendone di fatto il naturale movimento (in corrispondenza della stazione, si realizza una cortina continua impermeabile lunga circa 800 metri, che parte dal piano di campagna e scende per circa 45 metri, mentre la quota della falda è a pochi metri sotto il livello del terreno). Modificare l'equilibrio idrogeologico del sottosuolo di una città può provocare seri danni al patrimonio edilizio: ogni cedimento, ogni movimento del substrato si ripercuote in superficie e quindi direttamente sugli edifici, che hanno una intrinseca rigidità.

Ricordiamo per inciso che il tracciato interessa direttamente, oltre a centinaia di edifici civili, anche la Fortezza del Sangallo e una porta delle mura trecentesche.

Chiara quindi l'importanza delle valutazioni geologiche, geotecniche e idrogeologiche poste alla base del progetto, eppure se si è dovuto prescrivere "che il progetto definitivo sia corredato di uno studio idrogeologico ove sia

dimostrata l'efficacia ed il corretto dimensionamento degli interventi di mitigazione previsti (by-pass)": evidentemente mancava qualcosa di essenziale. Ma sulla base di quel progetto, approvato in una conferenza dei servizi il 3 marzo 1999, con quel livello di approfondimento, si è messa in appalto l'opera.

Nel 2003 una nuova conferenza dei servizi approva il progetto definitivo della nuova stazione, completamente diverso dal precedente, senza procedura di Valutazione di Impatto

Si immaginerebbe comunque che, essendo un progetto definitivo, e sulla base delle prescrizioni precedenti, molte delle incertezze e delle lacune siano state colmate. In realtà non è così, i pareri delle strutture tecniche regionali e dell'Arpat (l'agenzia regionale per l'ambiente) non lasciano dubbi:

"Si ritiene che i risultati del nuovo modello (...) non possano essere considerati come valori di riferimento (...) Tanto meno possono essere considerati come risposta alla prescrizione regionale di valutazione dell'eventuale escursione delle falde acquifere (...) Né è stato presentato, come richiesto dal ministero dell'ambiente, un piano di rilievi per il monitoraggio continuo della risposta dei terreni".

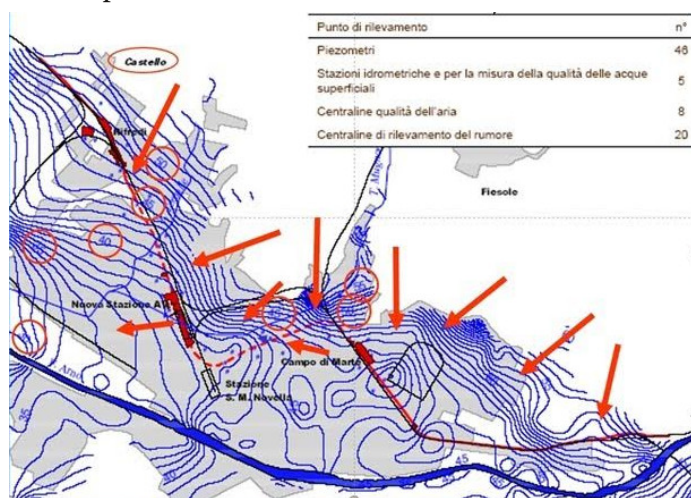
L'Arpat osserva che "Il progetto presenta gravi carenze di valutazione degli impatti conseguenti alle opere descritte. Tali carenze non consentono una compiuta valutazione della correttezza delle soluzioni progettuali proposte".

Quindi il progetto definitivo è più carente del preliminare! Ma nonostante tutto viene approvato: è la volontà politica di procedere che ha il sopravvento sulle valutazioni tecniche. E' del

tutto evidente che quest'opera si doveva approvare a tutti i costi. Tutte le condizioni e prescrizioni poste, mai affrontate da Rfi, vengono ancora rinviate ai progetti esecutivi, che però sono valutati dall'Osservatorio Ambientale, organismo di nomina politica, ma l'unico, di fatto, ad aver potuto vedere il progetto.

Nessuna lezione è stata evidentemente tratta dal disastro provocato dal passaggio dell'Av in Mugello: per parlare solo dell'impatto sulla risorsa idrica, 57 chilometri di fiumi completamente inariditi, altri 24 con diminuzione sensibile della portata, la scomparsa di 67 sorgenti, 37 pozzi e 5 acquedotti privati. Tutto questo in una zona di pregio ambientale, con una attività agricola di alta qualità. E tutto preoccupantemente simile alla vicenda fiorentina: conferenze dei servizi, protocolli di intesa, alla fine è sempre la volontà politica che prevale sulle considerazioni tecniche. E' sconcertante lo scenario che si intravede: le procedure dell'ente pubblico, le verifiche tecniche che dovrebbero essere supporto alla decisione amministrativa, vengono piegate e forzate a giustificare a posteriori la decisione, che a questo punto appare evidentemente motivata da fattori estranei al "normale" processo istituzionale e democratico. Perché si è tollerato che in Mugello si aprissero gallerie senza alcuna garanzia, con pareri tecnici che testimoniavano la superficialità degli studi, e neanche di fronte al puntuale e precoce presentarsi di eventi disastrosi si è pensato di rivedere gli assunti progettuali, ma si è pervicacemente andati avanti? Perché, quando tutti gli studi e tutti i pareri dicono di grandi rischi, non è mai stato messo in dubbio il passaggio in sotterranea sotto la città di Firenze?

Fonte <http://goo.gl/HCXwnx>



Parcheggi interrati a Firenze

Ilaria Agostini, perUnaltracittà, ReTe dei comitati per la difesa del territorio, 13 giugno 2013

Il Piano Strutturale del Comune di Firenze, confezionato e approvato nel 2011 dalla giunta del sindaco mediatico, è un atto finalizzato all'incremento della rete viaria e del trasporto privato su gomma. Scelta che si manifesta con evidenza nella prima frase dedicata alla città storica, della quale peraltro si tace fino alla pagina 45 del documento di avvio del PS, dove, nello sconforto del lettore, si trova la seguente dichiarazione: «La prima azione da mettere in campo, per il centro storico, è promuovere la realizzazione di parcheggi interrati», nel centro storico stesso, ça va sans dire.

Nelle norme tecniche di attuazione della città storica (UTOE 12) sono individuati ben nove siti – interni alla zona a traffico limitato o ad essa immediatamente prossimi – destinabili alla sosta in silos ipogei: piazza del Carmine; costa San Giorgio; lungarno della Zecca Vecchia; piazza dei Ciompi; piazza Strozzi; piazza Brunelleschi; piazza San Marco; piazza Indipendenza; piazza Ognissanti (cfr. NTA del PS, art. 35). Per la costruzione dei parcheggi interrati (da considerare a pieno titolo volumi edilizi, nonostante gli slogan del sindaco pubblicitario) il Comune si affiderà per lunga e infelice consuetudine all'istituto del project financing, strumento già dimostratosi non orientato alla pubblica utilità (si noti che, estrema perversione, la normativa vigente prevede che l'opera pubblica realizzata con project financing può essere ceduta al privato che la ha realizzata e gestita).

La privatizzazione del sottosuolo (e il connesso movimento terra che, detto per inciso, è terra fertile per la camorra) si sta dimostrando – anche a livello nazionale – la nuova frontiera della speculazione e della bolla edilizia: basti pensare al tunnel TAV che sottoattraverserà viali e fortezza da Basso, alla linea di metropolitana sotto piazza del Duomo e al “tubone” pedecollinare per il traffico su gomma, entrambi previsti dal PS; non mancano esempi sul fronte dell'edilizia privata, dalle cantine vinicole patinate ai supermercati ipogei.

Al banchetto infrastrutturale, imbandito dal piano regolatore per la leccardia dei costruttori, i privati spizzicheranno qua e là, fuori da un qualsiasi progetto organico di mobilità e di sosta improntato alla pubblica necessità, e fuori da qualsiasi bisogno espresso dalla cittadinanza.

I parcheggi interrati nella città storica sono da evitare per più ordini di ragioni, anche qualora fossero realizzati con meccanismi finanziari e concessori trasparenti, e secondo pratiche pianificatorie civilmente condivise. Innanzitutto dal punto di vista della tutela degli insediamenti di carattere storico, artistico e di particolare pregio ambientale, che è un obbligo costituzionale. Le piazze storiche, di proprietà collettiva, sono a tutti gli effetti patrimonio monumentale nella loro consistenza aerea, subaerea e ipogea: la conversione della loro superficie lastricata in solaio cementizio (segnato dalle grate di aerazione) del sottostante garage non deve essere consentita.

In secondo luogo, è convincimento diffuso globalmente che i centri urbani debbano essere liberati dalla morsa del traffico privato su gomma e, possibilmente, dalle automobili medesime: un parcheggio interrato si limita invece a nascondere sotto il tappeto parte delle automobili in sosta, attraendo contemporaneamente nuovi volumi di traffico non residente.

La gestione in project financing comporta infatti tariffe orarie elevate destinate all'uso veloce e, non favorendo la sosta di chi abita nel quartiere, di fatto contribuisce al processo in atto di gentrification ed estromissione dei residenti.

Dal punto di vista tecnico-urbanistico, infine, si ritiene che sia da valutare con oculatezza l'opportunità di scavare un invaso profondo non meno di dieci metri in aree a rischio idraulico, quali sono tutte le piazze del centro fiorentino. Chi assicura infatti, nel caso di specie, l'«assenza di pericolo per le persone e i beni» e l'inesistenza di un «incremento dei rischi e della pericolosità idraulica al contorno», come richiesto dall'art. 2 della legge regionale 21/2012 redatta in risposta alle alluvioni disastrose in Lunigiana, legge che impedisce di fatto la nuova edificazione nelle aree a “rischio idraulico molto elevato”? La costruzione di un'opera edile ipogea in area a

“rischio idraulico elevato” e contigua al letto del fiume, come piazza del Carmine, pone senza dubbio problemi di incolumità degli utenti, dei cittadini e dei beni. Il parcheggio nel piazzale delle Cascine – sinora non rammentato, ma in progetto – si trova poi in area di “rischio idraulico molto elevato” (cfr. <http://goo.gl/GYQAcK>), ed è dunque illegittimo ai sensi della citata legge.

L’assenza di un piano particolareggiato per la città storica, assenza lamentata da anni da tecnici e cittadini ma ostentata per amor di modernità dagli amministratori, si accoda alla parabola discendente della conservazione dei centri storici peninsulari, che inanella le perle dell’Aquila e del piano di ricostruzione post-sisma emiliano, dove la LR 16/2012 affida ai tecnici la sorte degli edifici storici non vincolati, destituendo la pianificazione comunale dall’esercizio della tutela.

Così, a Firenze, da vari decenni si opera nel tessuto storico con una sommatoria di interventi mal pianificati e mal programmati, laddove sarebbe necessario invece agire con i metodi del restauro e del recupero, in conformità con la Carta di Gubbio (1960) che riconosceva il valore monumentale dell’insieme degli elementi della città storica. Trascuriamo in questa sede la qualità di tali interventi passati nel silenzio metà incapace, metà impotente, della Soprintendenza fiorentina.

Ma cosa sta succedendo nel centro città interno alla cerchia muraria trecentesca? Esiste innanzitutto un “centro del centro”, il “salotto buono” a cui l’amministrazione del sindaco televisivo dedica un’attenzione maniacale con interventi sporadici e d’effetto – non richiesti né voluti dalla popolazione, tantomeno discussi in consiglio comunale – che consentono al primo cittadino l’approdo tanto trionfale quanto autistico sui media intercontinentali. Da anni la città antica comprendente il quadrilatero del castrum romano è stata disertata dai cittadini, sostituiti dai turisti, dagli eventi, dalla vita eterodiretta. Scenario delle notti bianche (quando i cittadini vorrebbero invece notti normali) e della grande produzione mediatica industriale, il “centro del centro” è stato, nell’ultima legislatura, ulteriormente isolato dal resto della città. Vi contribuiscono pesantemente:

l’allontanamento dell’anagrafe da Palazzo Vecchio (sostituita da un improbabile asilo “aziendale”); la pedonalizzazione di piazza del Duomo (privatizzata poi dalle grandi terrazze di bar che arrivano a lambire la colonna di San Zanobi) e la deviazione dei percorsi degli autobus urbani sull’asse San Marco-Indipendenza, oggi sovraccarico; l’assenza di un sistema di trasporto pubblico con bus di piccola taglia adatti al tessuto urbano storico etc.

Dall’altra parte, la sorte dei quartieri storici limitrofi alla città antica prende due strade diverse: Sant’Ambrogio e Oltrarno si trovano in una fase di accelerazione dei processi di trasformazione del tessuto sociale, di sostituzione degli abitanti ed estromissione degli artigiani (i parcheggi interrati fanno parte del menabò). In via Palazzuolo e in San Lorenzo, invece, regna l’assenza di cura e manutenzione ordinaria, al pari di quanto avviene nelle periferie più distanti; il mancato recupero del complesso di Sant’Orsola ne è un esempio paradigmatico. Tutt’al più qualche intervento è mirato alla “sicurezza” (illuminazione da stadio nei vicoli; asfaltatura dei selciati sconnessi).

Questo scenario sconcertante potrebbe essere riscattato da una politica assennata sui grandi edifici storici in dismissione o già vuoti, alcuni dei quali in alienazione, che sarebbero naturalmente vocati ai servizi per la cittadinanza, a luoghi deputati alla socialità, ad atelier di produzione artigianale, ma anche a residenze sociali, richieste con sempre maggior urgenza dal Movimento di lotta per la casa. Ma, per quanto riguarda le previsioni di piano, si naviga a vista. Sul tema, che costituirebbe il fulcro del disegno dell’assetto urbano futuro, il documento d’avvio del Regolamento urbanistico (attualmente in elaborazione) con inopportuna ingenuità si chiede: «chi è in grado di dire – oggi – quale mix di funzioni potrebbe essere sostenuto da quegli edifici?» Chi, se non i privati, sembra essere la risposta [...].

Occorrerebbe invece che le azioni da avviare sulla città storica si inquadrassero nella dimensione della cura, delle pratiche positive, orientate a ciò che Gandhi definiva autonomia di villaggio: autonomia nella produzione e riproduzione di

risorse (alimentari, energetiche, culturali etc.) e di saper fare, di riappropriazione dei saperi. Su quest'ultimo punto, la città può offrire molto in termini di lavoro di prossimità e di alta manualità. Scalpellini per il ripristino e manutenzione dei selciati; muratori, restauratori, falegnami, imbianchini per l'edilizia storica nonché produzione di atlanti e guide per il suo recupero; fontanieri (in una città così poco generosa d'acque, fontanelli del sindaco a parte); artigiani di qualità, che esercitano a scala familiare la produzione manuale, secondo modelli e tecniche tradizionali, attualmente soffocati dagli affitti e dalla normativa che li equipara a industrie di piccola (ma mica tanto) dimensione. Chi scrive ritiene necessario e possibile prefigurare strategie che prevedano l'istituzione di uno status speciale per l'artigiano della città storica che consenta l'affrancamento dal vigente sistema contributivo e previdenziale, e la liberazione dalla rendita privata attraverso l'istituzione di appositi locali pubblici destinati a laboratori artigiani, nonché attraverso la libertà dell'apprendistato. La diffusione del piccolo commercio, delle sale di teatro e cinema di quartiere sarebbero favorite da una riduzione del gigantismo periferizzante (ipermercati, multisale, scaffali informatici). Per attuare queste poche cose è necessario un grande cambiamento da parte di amministrazioni – locali e centrali – e cittadinanza, nel senso della resistenza al liberismo e all'individualismo imperanti. Solo così si potranno perseguire e mettere in pratica magnificenza civile e pubblica felicità, obbiettivo di una buona politica.

Fonte <http://goo.gl/uBqkSD>

Quel ponte sul Mugnone: ecco i rischi

Deanna Sardi, Associazione Piazza della Vittoria, "La Città invisibile", 17 novembre 2014

Il Mugnone, "torrente maledetto", ha segnato la storia della città di Firenze in modo molto profondo. Non si direbbe guardando distrattamente il piccolo, innocuo corso d'acqua ancora vivo faunisticamente per la presenza di uccelli acquatici: germani, garzette, gallinelle d'acqua e perfino aironi. Dall'epoca romana ai giorni nostri è stato oggetto di deviazioni e di usi più o meno compatibili con la sua natura, ai quali si è parzialmente opposto continuando a serpeggiare verso il centro della città sotterraneo e insidioso, puntualmente straripando dall'alveo impostogli in vari prevedibili punti. Ultimamente tuttavia l'appropriazione del torrente da parte di vari soggetti ne ha aumentato enormemente la pericolosità.

Qualcuno c'è ancora che può raccontare la storia dell'alluvione del 1959. Allora il torrente straripò solo dalla sponda destra, lasciata a piano di campagna, irrompendo nell'area XX Settembre - Romito, mentre la sponda sinistra, area Milton, fu preservata dalla spalletta in muratura che correva lungo tutto l'argine. Più presente nella memoria l'alluvione del 1992. Allora anche la parte sinistra del torrente fu invasa dall'acqua, che era rimasta bloccata dalla spalletta fino all'altezza della passerella pedonale, costruita davanti alla Chiesa russa nei primi anni '60. Dall'apertura dell'argine sulla passerella l'acqua poté entrare impetuosa. Di nuovo una minaccia di straripamento c'è stata nel 2012. Alle Cure l'acqua arrivò a lambire i due ponti per l'alta velocità, in zona Puccini venne sospeso lo spettacolo al teatro e gli abitanti della zona furono messi in allerta dai vigili...che andavano di casa in casa a suonare i campanelli. Allora il Segretario Generale dell'autorità di

Bacino promise che gli affluenti dell'Arno e fra essi il Mugnone sarebbero stati oggetto della massima attenzione e che se ne sarebbero "rimodellati gli argini".

Di questa attenzione ce ne sarebbe stato impellente necessità. Infatti in questi ultimi anni il torrente è stato oggetto di una serie di interventi che non hanno niente a che vedere con la sua messa in sicurezza. Partendo a monte del torrente, nel 2007 in zona Cure, all'altezza di via del Pellegrino, sono stati ricostruiti i già menzionati ponti per adeguarli alle esigenze dell'Alta Velocità; in via Gordigiani il torrente è stato sagomato con pareti perpendicolari al piano di scorrimento, per renderlo idoneo alla messa in sicurezza della la Stazione Foster, scavata ben al di sotto del suo alveo. Nel 2013 è stato demolito e realizzato un nuovo ponte al Barco, interessato dai cantieri RFI.

Non abbiamo visto invece interventi finalizzati alla manutenzione e al rimodellamento degli argini allo scopo di mettere in sicurezza il torrente dagli straripamenti ordinari e da quelli straordinari dovuti al cambiamento del clima: le cosiddette "bombe d'acqua". Si nota invece che da monte a valle l'alveo del Mugnone è stato strozzato o ampliato esclusivamente per interessi particolari.

Attualmente, ancora una volta per ragioni del tutto estranee alla messa in sicurezza del torrente, è stata abbattuta la passerella pedonale davanti alla Chiesa russa, costruita già fuori norma nel 1962 e che fu la causa della catastrofe del 1992, per costruire al suo posto un nuovo ponte in acciaio e cemento.

Come si può notare la storia si ripete, dando ancora una volta ragione alla visione ciclica di G.B. Vico. Dopo l'alluvione del '59 infatti fu costruita la pericolosa passerella del '62, dopo l'alluvione del '92 e la minaccia del 2012, sarà costruito il ponte del 2014. Il passato si ripete, ma la memoria sembra non essere una prerogativa di chi ha l'arroganza di credersi impunito e tratta la città come un oggetto in vendita, come un oggetto redditizio e vuoto. Infatti le istanze, le preoccupazioni dei suoi abitanti non sono tenute in alcuna considerazione. Quest'ultimi sono stati ignorati del tutto dalle ultime amministrazioni

nelle scelte vitali riguardanti la città. Per fare qualche esempio:

- referendum sulle tranvie: ignorato;
- osservazioni dei cittadini al piano strutturale: ignorate;
- rifacimenti completi e modificazioni profonde degli arredi urbani, delle strade, delle piazze, fra l'altro sulla base di progetti scadenti e opinabili, eseguite all'insaputa degli abitanti.

Trasparenza e partecipazione sono state e sono tutt'ora solo parole, elemento di cui in questo momento c'è tanta, troppa abbondanza. Di fronte a questa visione privatistica della città, gli abitanti hanno dovuto organizzarsi in comitati e associazioni per cercare di farsi ascoltare e per divenire visibili.

Adesso il comune si palesa addirittura più superficiale e più megalomane rispetto alla costruzione della vecchia passerella pedonale: il nuovo ponte sul Mugnone prevede infatti quattro corsie di marcia veicolare e due marciapiedi pedonali, per una larghezza complessiva di 18 metri, rispetto ai 2 della passerella. Anche per l'apertura dell'argine, che costeggia il torrente dalla parte di viale Milton, non si guarda al centimetro. Per il nuovo ponte sono stati demoliti 20 metri di parapetto. E pensare che nel 1992 il torrente fu capace di straripare dai 2 metri di apertura di allora.

Per avere un quadro completo e non peccare di parzialità bisogna anche dire che il nuovo ponte viene presentato come di tipo Bailey e a carattere provvisorio. Infatti verrà smontato fra tre anni!

A questa ennesima provocazione dobbiamo rispondere che questa non è la verità:

- intanto il ponte non è un Bailey, non si usano più quel tipo di ponti, non se ne fanno più, al massimo si vendono quelli rimasti in magazzino;
- il vero Bailey del Galluzzo è ancora lì dopo 20 anni;
- il nuovo ponte sarà installato su delle fondamenta, eseguite in cemento armato per tutta la larghezza del ponte, cioè per 18 metri, che non si sbaglia a definire stabili e definitive;
- il nuovo ponte sarà in acciaio e cemento, idoneo quindi a sopportare il peso del traffico su 4 corsie di marcia, compresi autobus, camion, etc.;
- il progetto del ponte ha caratteristiche

strutturali e sismiche di tipo definitivo.

La provvisorietà quindi non è una caratteristica intrinseca al ponte, ma è la parolina magica per mezzo della quale la Soprintendenza ha ritenuto di poter autorizzare il nuovo ponte. Ponte che è esteticamente intollerabile come quello inaugurato al Barco nel 2013 ed è soprattutto estremamente pericoloso.

La pericolosità deriva da tre motivi fondamentali. Uno è, come abbiamo detto, legato all'apertura del parapetto, che svolgeva la funzione di impedire l'erosione del torrente, da viale Milton, attraverso i Viali di Circonvallazione, verso il centro della città. Non dimentichiamo che proprio nel punto dove è stata eliminata la spalletta c'è la bella chiesa russa, patrimonio sotto tutela, con la sua preziosa cripta sotterranea finemente pitturata.

L'altro motivo di pericolosità lo denuncia il progetto stesso, che ci mostra un ponte a raso. Giova ricordare che per i ponti di nuova costruzione la normativa richiede un franco (cioè la luce libera tra il pelo dell'acqua e l'intradosso del ponte nella condizione più sfavorevole degli ultimi 200 anni) di 100 cm. Nel caso del ponte in oggetto il fronte è... sotto il pelo dell'acqua.

Il terzo motivo dipende dal fatto che "il tutto va inserito in un contesto globale in cui intervengano più soggetti". Prima del nuovo ponte il comune doveva risolvere la strozzatura presente prima della Rampa Spadolini, dove il torrente è stato intubato.

Finalmente ci siamo arrivati al punto nevralgico: il progetto o meglio il non progetto. Neppure nella doccia di casa propria uno si sognerebbe tanta superficialità. Ma attenzione, non c'è di che preoccuparsi: è pronta una soluzione in caso di evento eccezionale. C'è la Protezione Civile che sopraggiungerà a rimediare a ciò che non è stato fatto o è stato fatto male. L'ha detto il sindaco Nardella in consiglio comunale, l'hanno detto Erasmo de Angelis e Gaia Checcucci sempre in consiglio nella agiografica e sempre retorica commemorazione dell'alluvione del '66, la prima epopea in cui sono apparsi all'onore delle cronache gli angeli del fango. Come funzionerà esattamente?

Ebbene, alla prima manifestazione di irruenza da

parte del Mugnone, dell'Africo, del Terzolle, la Protezione civile provvederà ad avvertire telefonicamente i dirimpettai del torrente in questione, che in qualunque ora ciò si manifesti, cercheranno riparo presso i fortunati dei piani alti. Ci viene il dubbio che la Protezione civile disponga delle centraline degli antichi Telefoni di stato. Tutti, neonati, anziani, malati, invalidi, più o meno bene si metteranno in salvo. Passato il primo momento, alcuni si accorgeranno però di non poter rientrare nelle proprie abitazioni, perché i divani sono sotto il fango e la cucina è inagibile. Andare dai parenti sembra improbabile perché le automobili sono alluvionate e ammucchiate una sull'altra dalla violenza della corrente. I negozi coi relativi arredi, merci e macchinari sono anch'essi sotto al fango e sostanzialmente irrecuperabili. Non vi si può più svolgere la normale attività lavorativa fino al recupero del fondo e al reinvestimento in materiali.

Questa non è una visione catastrofica e pessimistica: molti di noi ci sono già passati e sanno come è duro perdere i propri beni e dover ricominciare. Il peggio è che molto spesso ci vanno di mezzo anche vite umane. Quello che è accaduto e sta accadendo a Genova, a Massa e nel nord d'Italia è frutto degli interventi umani. Possiamo dunque sorvolare sulla cecità, superficialità e ottimismo, anch'esso termine abusato ultimamente, dell'amministrazione? E per ultima cosa veniamo alle motivazioni per le quali si costruisce questo ponte che Ripetitori autorizzati dall'amministrazione dichiarano provvisorio, mentre nel progetto di Viabilità Definitiva del comune risulta con chiarezza permanente. Anzi, in questo progetto, costituisce l'asse portante della viabilità veicolare dopo che il ponte su via dello Statuto sarà impegnato prevalentemente per il passaggio della tranvia. Ne è il necessario e fondamentale corollario.

Direi che è un effetto collaterale della discussa tranvia, di questa Grande Opera Inutile, calata dall'alto come un pacco paracadutato, su un ambiente assolutamente non adatto a riceverlo. E allora si forza, si demolisce, si roscichia, si scava, si cementa, con finalità che appaiono incomprensibili ai cittadini e con azioni che

stanno al di là delle logiche di tecnici esperti. Nota. L'ing. Cavina ha anche affermato: "Un altro punto nevralgico dello studio è il passante del Mugnone, per ottemperare alla richiesta del Provveditorato alle Opere Pubbliche di risolvere la strozzatura di via del Romito. Se io risolvo solo il problema puntualmente non ho dato una vera soluzione. Il tutto funziona qualora ognuno abbia fatto i propri doveri: quindi il Comune abbia ottemperato a risolvere le strozzature di sua competenza, le FS le loro, gli alvei del Mugnone e del Terzolle siano stati risistemati. Se risolvo la strozzatura, ma la sezione di valle non è atta a ricevere l'acqua che gli mando da monte allago i cittadini che stanno subito dopo. Quindi il tutto va inserito in un contesto globale in cui intervengano più soggetti".

Fonte <http://goo.gl/pe4tvN>

Il rischio idraulico nascosto sotto la nuova pista di Peretola

Paolo Lombardi, *Mente locale della Piana, "La Città invisibile"*, 5 febbraio 2015

L'equilibrio idro-geologico nella Piana è assicurato da un sistema a due gambe, le cui origini risalgono all'epoca medicea e che ha subito il suo assetto attuale durante l'ultimo intervento del 1929: con un collettore delle acque alte, ossia dei torrenti che discendono dalla Calvana e da Monte Morello, le cui acque vengono raccolte e accompagnate verso la foce in un canale i cui argini sono alti almeno 4-5 metri (e in alcuni punti 8) per impedire che durante piogge copiose esondino e allaghino la Piana (se si chiama Padule, un motivo ci sarà). E' questo il Fosso Reale, che, nonostante il nome, non è affatto un fosso, ma un collettore, un vero e proprio canale.

La seconda è il collettore delle acque basse, un sistema di canali (come il Fosso dei giunchi, più o meno posizionato all'altezza della ditta Baxter in via Sestese; il canale Gavini, ecc.) questi canali hanno il compito di raccogliere le acque meteoriche e di impedire che allaghino la Piana.

Le acque raccolte da questo collettore confluiscono nella parte terminale del canale Goricina e da qui nel fiume Bisenzio all'altezza dei Renai.

In questo sistema si inserisce il Polo scientifico, la cui esistenza, non prevista all'epoca della sistemazione del 1929, resta a rischio allagamento perché il collettore delle acque basse non basta a metterlo in sicurezza. Perciò il Polo scientifico ha bisogno di una cassa di espansione già previsto, che nei progetti dovrebbe costituire una sorta di piccolo parco di 80 ettari da allagare in caso di tracimazione delle acque meteoriche; e di una cassa di laminazione destinata a drenare le acque meteoriche e i cui lavori sono già stati avviati.

Oltre a ciò, nella Piana, esistono parti della vecchia pianura alluvionale rimasti dopo che il sistema sopra descritto ha evitato le alluvioni precedenti. Sono parti umide di indubbio pregio ambientale, i residui dell'antico ambiente alluvionale, e sono tutti siti di interesse regionali: gli Stagni di Focognano (oasi WWF); le Cascine della Querciola; e l'area erpetologica Val di Rose. Si tratta di ambienti dove esistono piante e animali che altrimenti sarebbero scomparsi dalla Piana.

Con la Variante al PIT e la pista aeroportuale di 2.000 metri, era chiaro che la nuova infrastruttura avrebbe impattato in modo globale su questo sistema di equilibri idro-geologici. In particolare la nuova pista avrebbe impattato direttamente sul Fosso Reale, che a quel punto sarebbe dovuto essere spostato di circa 3500-4000, circumnavigando la nuova pista e andando a impattare direttamente sugli stagni di Focognano e su tutti i siti ambientali di importanza regionale. Questi siti nelle intenzioni della variante al PIT dovrebbero essere spostati; ma a parte il fatto ridicolo di creare delle oasi ambientali artificiali, è evidente che non sarebbe possibile mantenere oasi per gli uccelli in prossimità di un aeroporto, per via del pericolo di bird strike. E infatti i regolamenti internazionali vietano una cosa del genere.

Lo spostamento del Fosso Reale avrebbe anche un enorme impatto sulla viabilità; per scavalcare il nuovo Fosso reale, i cui argini devono essere almeno 4-5 metri, occorre aumentare la livelletta

di tutta la viabilità, in particolare del ponte su cui l'autostrada A11 supererà il nuovo Fosso Reale. Inoltre occorrerà sgombrare tutte le dune sabbiose CAVET che da anni svolgono una funzione antirumore e che, essendo lì da anni, sono ormai impregnate di metalli pesanti e dunque da smaltire come rifiuti speciali.

Anche l'impatto sul collettore delle acque basse della nuova infrastruttura sarebbero enormi, in particolare sul Fosso dei giunchi, che andrebbe completamente regimato, e sulle opere previste per la messa in sicurezza del Polo Scientifico, i cui lavori sono già partiti con un appalto di 982.000 euro e che sarebbero cancellati (in particolare l'area di laminazione) dalla nuova pista. Ogni tentativo di mettere in sicurezza il Polo Scientifico a quel punto diverrebbe inutile (ma forse sarebbe superfluo preoccuparsene, visto che la nuova pista cancellerebbe anche via dell'Osmannoro, unica via di accesso al Polo).

Tutte queste difficoltà idro-geologiche erano già ben note agli estensori della variante al PIT resa nota alla fine del 2010, i quali si rendevano conto che la qualificazione funzionale dell'aeroporto Vespucci si inseriva in uno scenario complesso, sui quali oltretutto "insistono elementi non negoziabili" (Relazione di sintesi allegato B o rapporto di valutazione, p. 9). La Variante al PIT, nel Rapporto Ambientale" (p. 41), assicurava che "la fattibilità idraulica è dunque complessa e fortemente condizionata e dovrà essere valutata, anche in termini di costi, con analogia temporalità rispetto alla definizione delle opere aeroportuali eventualmente insistenti sull'area". Dunque la Regione sosteneva di rendersi conto della difficoltà dell'intervento, e insisteva sull'analogia temporalità; le opere di contenimento del rischio idraulico dovevano essere messe in atto assieme alla costruzione dell'infrastruttura aeroportuale, senza fughe in avanti; e prima bisognava averne valutato fattibilità e costi.

Che cosa ha fatto invece la Regione? Ce lo dice il presidente del Consorzio di Bonifica, audito dalla VI commissione regionale il 2 luglio 2013: è ovvio che tutte le opere citate (lo spostamento del Fosso reale, la ricostruzione della viabilità, l'intervento sul collettore delle acque basse) sono propedeutiche alla realizzazione del novo

aeroporto; ma di queste non se ne conosce né fattibilità né costi. L'unica opera di cui esista una stima dei costi è lo spostamento del Fosso Reale, che andrà da una forbice estesa da 2 a 37,5 milioni di euro (!). Ma anche lo spostamento del Fosso reale avrà a sua volta opere propedeutiche, per esempio lo spostamento del metanodotto e della fognatura opera 6.

Di tutti questi interventi, e degli altri, non esiste uno studio di fattibilità né una previsione dei costi. In alcuni casi, non è nemmeno possibile intervenire; per esempio l'area di laminazione del Polo Scientifico non si può spostare. Il presidente concludeva l'audizione dicendo: "E' un progetto cantierabile, ma al termine di un percorso che non è ancora cominciato". Il Consorzio produceva anche una relazione tecnica del novembre 2010 dal titolo "Studio delle interferenze tra le opere pubbliche di bonifica e la pista aeroportuale" (a cura dell'Ufficio Tecnico Consortile) che riteneva che l'intervento complessivo sulle interferenze idro-geologiche fosse un'opera realizzabile, ma con costi molto elevati e con "forte impatto a livello paesaggistico-ambientale" (p. 14). Tempi di realizzazione almeno 7-10 anni... I cantieri per il nuovo aeroporto di Peretola, nelle previsioni di AdF, Comune di Firenze e governo dovrebbero partire ad agosto 2015...

Che alla Variante al PIT non fosse annesso nulla, se ne era accorto anche l'Ordine degli Ingegneri di Prato, che nelle sue osservazioni alla variante al PIT del 24 luglio 2013 osservava a pagina 8: "Il corredo tecnico alla variante aeroportuale appare decisamente carente ed incoerente" con gli obiettivi fissati dalla regione, in quanto "la valutazione dell'impatto di una infrastruttura così ingombrante e condizionante... appare assente dagli elaborati". L'ordine invocava "analisi serie, progetti, tempi, costi e soggetti attuatori, altrimenti si tradiscono le prescrizioni fondamentali contenute nello strumento di pianificazione regionale". Su una cosa gli ingegneri pratesi ci avevano preso: dopo avere approvato la Variante al PIT senza le informazioni richieste da consorzio di bonifica e ordine degli ingegneri, alla cieca, la Regione metterà l'intera pratica degli aeroporti toscani in mano a Corporacion America. Sarà Eurnekian il soggetto

attuatore.

E' una brutta storia questa dell'aeroporto Vespucci, che va dalla svendita di un bene pubblico a un soggetto privato (ma con forti entrate nell'attuale amministrazione) a prezzo vile; alla devastazione di un territorio che perde le ultime vestigia dell'ambiente naturale circostanti; alla realizzazione di un'opera in cui non si sa nulla delle conseguenze di ciò che si va a realizzare; e al conseguente tradimento da parte degli enti pubblici dei propri compiti e soprattutto della tutela dell'interesse pubblico preminente perché costituzionalmente protetto, ossia la salute dei cittadini. Anche se la partita non è finita, anzi è appena agli inizi.

Un ultimo cenno a un altro problema, sottaciuto finora; nella Variante al PIT la Regione si era accorta benissimo del problema dell'inquinamento della falda acquifera da parte del nuovo aeroporto, tanto più che si sarebbe andati a incidere su una situazione già compromessa; la Regione sapeva benissimo (p. 85 della Relazione di sintesi allegato B) che il pozzo di controllo Osmannoro 10 era inquinato da composti alifatici alogenati; e sottolineava il pericolo assicurando che per il nuovo aeroporto "si tratterà di una struttura di intrinseca pericolosità per via del notevole consumo di carburanti e sostanze connesse all'esercizio e manutenzione dei mezzi meccanici" (p. 157).

Che il nuovo aeroporto sarebbe stato un mezzo fenomenale di inquinamento della falda (peraltro inquinata per conto suo) la Regione lo sapeva, e l'ha scritto; ma questo punto non è stato mai più sollevato. Si è discusso di pista convergente, di monodirezionalità, persino del nuovo stadio, ma dell'inquinamento idrico mai più. Su questo punto esigiamo risposte che, se non saranno date ai cittadini, saranno certamente date alla magistratura. A danni irreparabili ormai avvenuti.

Fonte <http://goo.gl/X6nE3d>

Allagamenti e rischio idrogeologico: ancora criticità

Ornella De Zordo, intervento in Consiglio comunale, 4 novembre 2013

La data del 4 novembre, oltre a ricordare quel che di tragico è successo nel 1966, deve essere l'occasione per fare il punto su quale sia oggi la situazione della sicurezza idrogeologica del nostro territorio. E qui, anziché la retorica, servono i dati aggiornati.

Malgrado l'attenzione al fattore rischio idrogeologico che a parole molti comuni sembrano avere, nonostante il nuovo meccanismo di paratie fisse e gonfiabili approntato dalla Regione, che ricordiamo protegge solo il centro storico, a Firenze si rilevano alcune criticità che vanno oltre la messa in sicurezza dell'Arno ma che hanno a che fare con rischi idrogeologici concreti.

1. L'Amministrazione comunale vuole procedere con progetti di Parcheggi sotterranei in zone a rischio idraulico: si pensa infatti di scavare un vaso profondo oltre dieci-dodici metri quali le piazze del Carmine e Brunelleschi. Chi assicura l'«assenza di pericolo per le persone e i beni» e l'inesistenza di un «incremento dei rischi e della pericolosità idraulica al contorno», come richiesto dall'art. 2 della legge regionale 21/2012 redatta in risposta alle alluvioni disastrose in Lunigiana, legge che impedisce di fatto la nuova edificazione nelle aree a "rischio idraulico molto elevato"? ("Disposizioni urgenti in materia di difesa dal rischio idraulico e tutela dei corsi d'acqua"). La costruzione di un'opera edile ipogea in area a "rischio idraulico medio", come piazza del Carmine, e contigua al letto del fiume, pone senza dubbio problemi di incolumità degli utenti, dei cittadini e dei beni. Perché l'Amministrazione non se ne preoccupa?

Il parcheggio in piazza Vittorio Veneto, si troverebbe poi in area di "rischio idraulico elevato" contigua al letto dell'Arno ("area a rischio idraulico molto elevato") e si configura come un intervento che senza alcun dubbio aumenta il grado di pericolosità idraulica dell'area. In realtà il parcheggio di Vittorio

Veneto è illegittimo nella sostanza, relativamente ai vincoli dell'area contigua: cioè se nell'alveo dei fiumi, dell'Arno, sui suoi argini, nelle aree golenali etc. non si può costruire praticamente nulla, come è possibile costruire nel sottosuolo dell'area contigua un silos a tre piani?

Voglio sottolineare anche il costo delle eventuali idrovore, degli "interventi di messa in sicurezza idraulica per tempo di ritorno duecentennale, senza aggravare le condizioni di pericolosità idraulica al contorno" (richiesti dall'art. 2), le assicurazioni su beni e immobili, eventuali scongiurabili perdite umane (nel 1966 le uniche vittime furono quelle del sottopasso della Stazione).

2. Vogliamo parlare delle criticità della falda in relazione agli scavi dei lavori AV? Basta leggere alcuni estratti - qui sotto riportati - dal Rapporto di valutazione e monitoraggio redatto da ARPAT in merito al sistema delle acque sotterranee in corrispondenza dei lavori AV del nodo fiorentino. Salta subito agli occhi come l'effetto "diga", cioè l'innalzamento della falda a monte e il suo abbassamento a valle dei diaframmi a Campo di Marte e alla nuova Stazione, si stia puntualmente verificando: era uno dei maggiori punti critici e di allarme da sempre evidenziato dalle voci critiche e dagli esperti indipendenti, tacciati di allarmismo e sistematicamente ignorati.

I rischi connessi a tale fenomeno, in area urbana, sono notevoli: cambia sostanzialmente la natura del terreno su cui sono edificati centinaia di edifici: da una parte il terreno si asciuga, con possibili cedimenti, dall'altra si alza il livello delle acque sotterranee fino a possibili allagamenti di scantinati, ma si riduce la portanza del terreno in corrispondenza delle fondamenta degli edifici.

Siamo in presenza del tipico atteggiamento di "rimozione" dei problemi che sempre si presenta in occasione delle "grandi opere": le decisioni si prendono per motivi economici, politici, per convenienza di qualcuno, per interesse, per clientelismo, e una volta prese non si tollera alcun ostacolo, fosse anche un giustificato allarme ambientale. Si tacitano le voci critiche, si lanciano accuse di allarmismo quando non direttamente di terrorismo. Si ignorano studi e ricerche con solide basi, perché gli argomenti a favore

semplicemente non ci sono o sono di estrema debolezza. Si limita autonomia e potere di intervento delle strutture tecniche preposte a svolgere attività di valutazione preventiva. Questo vale per Firenze, per la val di Susa, ma vale anche per tutte le grandi opere, per centinaia di km di autostrade utili solo a consumare cemento e territorio, per l'incenerimento dei rifiuti...

È evidente che agendo così si indebolisce enormemente il territorio, si rende estremamente vulnerabile, salvo poi piangere quando succede qualche evento "naturale": in troppi casi c'è dietro un sostanziale aiuto da parte delle azioni umane.

3. Vogliamo poi parlare dell'area vicina al Mugnone in zona Cure? Le Ferrovie hanno rifatto i ponti ferroviari sul Mugnone vicino alla piazza; uno di questi è più basso di prima perché, per far prima hanno messo le travi sotto i binari. Questo ha ridotto la luce del ponte in caso di piena. La Provincia ha incredibilmente dato in nulla osta. Adesso che si sono accorti dell'errore vogliono rimediare cementificando il fiume sotto i ponti per aumentare la velocità di deflusso e quindi la portata. Aumentare la velocità dell'acqua in quel punto comporta che questo torna il letto normale, non cementificato, si forma un rigurgito che rallenta la corsa dell'acqua. Siccome il Mugnone è largo circa 20 metri, ma ha una strettoia a 15 metri in corrispondenza del centro parrocchiale, vogliono allargare il fiume per evitare che si formi un muro d'acqua in caso di forte piena.

Questo progetto è un rimedio per l'errore di aver autorizzato il ponte basso; lo vogliono rimediare, non rifacendo la trabeazione del ponte, ma demolendo argini e centro della parrocchia.

4. Infine, su un piano più generale e viste le varie criticità, sarebbe interessante sapere quale è il piano di emergenza previsto dal Comune per i residenti nei nuovi appartamenti al piano terra, i "bassi" che si sono sostituiti ai negozi e che mai avrebbero dovuto essere autorizzati.

Fonte <http://goo.gl/m7UYl8>