

Tav a Firenze: terre, milioni e disastri

scritto da Martina Taiuti

Mentre i lavori dei cantieri Tav di Firenze continuano a languire da quasi due anni, nel retroscena si manovra alacramente per mandare avanti in sordina un progetto che si rivela sempre più insostenibile. 

Dopo il blocco dei cantieri del gennaio 2013, seguito all'inchiesta della magistratura (con il sequestro della fresa che avrebbe dovuto scavare i tunnel e la successiva ondata di arresti nel settembre 2013) e dopo il fallimento di fatto dell'appaltatrice Coopsette, è circolata durante l'estate la notizia del subentro di Condotte s.p.a., multinazionale già nota per non essersi accorta di aver subappaltato lavori della statale ionica a ditte della 'ndrangheta, con l'immediato coro della politica sul pronto riavvio dei lavori. Annunci privi di senso, dal momento che le terre di scavo provenienti dai tunnel (circa 2 milioni di metri cubi) tuttora non hanno destinazione.

Ricapitoliamo brevemente la questione. Secondo la normativa precedentemente in vigore, terre cui vengono miscelati additivi (come bentonite, pvc ecc.) dovevano essere considerate rifiuti speciali, e non potevano essere usate tali e quali per lavori di ripristino ambientale, ma dovevano essere prima trattate opportunamente, oppure smaltite in discarica.

È proprio il caso che riguarda lo smarino dei tunnel fiorentini, che si sperava di utilizzare direttamente per realizzare le dune dell'area della miniera dismessa di S. Barbara nel comune di Cavriglia.

Il governo Berlusconi, con la Prestigiacomo ministro dell'Ambiente, già tentò di trasformare questi rifiuti in "terra da coltivo" per decreto, ma incontrò l'ostacolo della commissione europea e fu costretto a ritirare il provvedimento. Ci ha riprovato il governo Monti, riuscendo a farlo approvare (ma tuttora non sappiamo se per questo andremo incontro a qualche procedimento di infrazione da parte della UE). Ministro dell'Ambiente era Clini, proprio in questi giorni agli "onori" delle cronache perché indagato e a processo per corruzione nell'abito di altre vicende.

Tuttavia, in seguito alle inchieste e all'arresto addirittura del geologo dell'ufficio VIA del ministero, il ministro Orlando (governo Letta) si è visto costretto a sospendere il Piano di Utilizzo delle Terre dirette nel Valdarno, e a chiedere a Nodavia che individuasse un organismo terzo per valutare la natura e le caratteristiche dello smarino. Nodavia stessa ha poi chiesto una proroga alla sospensiva del PUT fino ai primi mesi del 2015, per dare tempo al CNR di svolgere le sue analisi.

L'ultimo capitolo sulla vicenda delle terre di scavo sta nel perverso decreto Sbocca Italia del governo Renzi, meglio ribattezzato Rottama Italia, ormai convertito in legge, che nell'articolo 8 affida ai ministeri di rivedere in tutta fretta la normativa vigente, ulteriormente verso il basso, in nome della "semplificazione". Al danno poi si aggiunge la beffa: l'articolo è uno dei due che costituiscono il capo intitolato "Misure urgenti in materia ambientale e per la mitigazione del dissesto idrogeologico". In un momento in cui l'Italia sta letteralmente franando era proprio un provvedimento di deregolamentazione quello di cui si sentiva il bisogno.

Nel frattempo il comitato NoTunnelTav, leggendo il bilancio di Nodavia presentato a giugno 2014, ha scoperto che addirittura Nodavia stessa avrebbe chiesto a RFI di poter bloccare i lavori, dal momento che mancano i presupposti per poterli eseguire, ma RFI (e cioè il committente) avrebbe insistito per continuare anche con interventi privi di rilievo. E soprattutto nel bilancio si legge che le riserve, cioè l'aumento che la ditta richiede sulla cifra accordata nell'appalto, ammontano già a 528 milioni di euro. Il che significa che in breve tempo il costo dell'opera è già esploso fino a quasi raddoppiare ancora prima di aver svolto i lavori!

Forse allora si comprende meglio perché il presidente di Condotte, Duccio Astaldi, si sia accollato la rogna dei lavori fiorentini, e dichiarati, più o meno sconsideratamente, di pensare anche alla sostituzione della fresa (già deteriorata e inidonea ancora prima dell'uso, come emerso dalle indagini della magistratura) e a soluzioni alternative per le terre di scavo, o magari allo scavo della sola Foster (che in tal caso rimarrebbe un centro commerciale senza stazione). Ma tutto ciò a spese di chi?

In quelli che dovevano essere "cantieri di cristallo", intanto i cittadini osservano da gennaio scorso il verificarsi di uno strano movimento di camion, come

denunciato in un esposto alla magistratura dal comitato NoTunnelTav, e come ridocumentato recentemente da Idra: questi camion trasportano terra, ma non in uscita - cosa che del resto avrebbe dovuto avvenire via treno - bensì in ingresso. Che cosa sta avvenendo? Anche l'Autorità Nazionale Anticorruzione di Raffaele Cantone si sta occupando del nodo AV di Firenze proprio in relazione all'aumento dei costi, ai ritardi e alle gravissime illegalità emerse dalle indagini giudiziarie.

A fronte di tutto questo, la politica continua come un disco rotto con i vecchi refrain "presto e bene" e "liberiamo i binari di superficie per i pendolari". Argomenti risibili, dal momento che la strozzatura dei treni diretti verso Arezzo è a valle dei tunnel fiorentini, in corrispondenza dello snodo di Rovezzano; e mentre sembra ormai annunciato che nel nuovo orario Trenitalia da dicembre prossimo i treni pendolari per il Valdarno saranno dirottati sulla linea lenta per far posto sulla direttissima al passaggio dei soli treni veloci. Al contrario, con i soldi sprecati nel progetto AV si potrebbe ristrutturare e potenziare la rete di superficie, creando un servizio efficiente per tutta l'area metropolitana.

Le responsabilità di un trasporto pubblico sempre più malridotto, dello scempio della città e del vergognoso e gigantesco sperpero di denaro pubblico chiamano in causa tutti i livelli della politica nazionale e locale: dal Governo, che persegue con rinnovato cinismo la vecchia linea delle grandi opere e della cementificazione, alla Regione, che continua a propagandare i tunnel con argomenti insostenibili, al Sindaco Nardella, che sembra preoccupato solamente delle responsabilità che lo possano toccare personalmente quando si verificheranno danni legati ai lavori.

Non esiste altra via d'uscita dignitosa che bloccare questo progetto assurdo.

Martina Taiuti, Comitato No Tunnel Tav Firenze