

Tav, storia del sopralluogo segreto alla stazione Foster

La sorpresa prima del sopralluogo

Il Comitato No Tunnel TAV di Firenze nota con stupore e un po' di sospetto che le Commissioni del Consiglio comunale, la n° 3 Urbanistica e la n° 6 Ambiente e Mobilità, si riuniranno giovedì 26 ottobre per fare un sopralluogo nei cantieri della stazione AV ai Macelli.

La cosa che più incuriosisce e fa sorgere domande sono le modalità di questo sopralluogo che "si svolgerà in forma segreta". Parrebbe ci fossero aspetti del progetto che non possono essere rivelati ai comuni mortali, i cittadini.

Perché un sopralluogo *segreto* alla stazione ai Macelli? Cosa c'è da nascondere ai cittadini? Non è che anche questa ridicola decisione è un piccolo vulnus ad una democrazia sempre più malata?

Il Comitato ovviamente chiede che sia fatta chiarezza su questa vicenda che getta un'ombra più sinistra su questo progetto fiorentino che non si è fatto mancare nulla, né in fatto di inutilità, né di corruzione, né di illegalità, né per i costi fuori controllo.

Ci sono domande che, da sempre, aspettano risposte:

- sulle terre di scavo si è fatto di tutto per trasformare terre contaminate in terre vergini, compreso deregolamentare tutto il settore (ma solo per i grandi cantieri!); si sono inventati i "sottoprodotti", buoni per rinterri e terrapieni, ma come si pensa di utilizzare scarti industriali per fare "ripristino ambientale" a Santa Barbara, nel comune di Cavriglia?
- adesso il Ministero dell'Ambiente ha coinvolto l'Istituto Superiore di Sanità per capire se le terre scavate dalla fresa presenteranno pericoli per la salute; ma ci vogliamo rendere conto che tutto il progetto di smaltimento è stato sbagliato fin dall'inizio?
- La VIA (valutazione di impatto ambientale) non è stata fatta per la stazione Foster, adesso che se ne è stravolto il

progetto trasformandola in stazione di bus sarebbe comunque necessaria una nuova procedura. Come si giustifica una così colossale ILLEGALITÀ da parte del Comune? Si vuol continuare a chiudere gli occhi sul più grande abuso edilizio in città?

Ci sarebbero anche domande nuove, tra le tante, che aspettano pazientemente risposte:

- le Ferrovie hanno detto chiaramente che i treni AV continueranno a fermarsi a Santa Maria Novella, la stazione interrata ai Macelli sarà un deserto urbano; si è deciso così, pensando di aver avuto un lampo di genio, di trasferirci la stazione dei bus creando "un hub di collegamento tra ferro e gomma". Ma ci si rende conto di cosa si dice? Se ci saranno pochissimi treni con pochi passeggeri cosa si collega? Il nulla con i bus? E si pensa che una trovata del genere non avrà effetti nefasti su chi deve usare entrambi i mezzi, soprattutto i pendolari? Ma come si fa a pensare a simili assurdi urbanistici?
- Per giustificare la scelta di trasferire i bus ai Macelli è stato chiaramente detto dai vari assessori ai trasporti che questa decisione avrebbe portato i viaggiatori nella stazione Foster e questo "avrebbe giustificato una tale infrastruttura"; il Comitato vorrebbe tanto chiedere che modo è di fare programmazione urbanistica e dei trasporti se si costringono i cittadini ad andare là dove si vuol fare una infrastruttura e non, viceversa, dove questa sarebbe più utile. Siamo nel mondo alla rovescia? Gli esseri umani al servizio dei costruttori?
- Alcuni anni fa ARPAT documentò un forte sbilancio della falda anche in corrispondenza della stazione ai Macelli; in seguito si disse che la situazione era stazionaria. Questo significa che la falda è sempre impattata e che anche i nuovi pozzi costruiti non sono serviti? Una cosa del genere non allarma nessuno?
- Tra i tanti rischi ambientali del sottoattraversamento TAV c'è quello delle subsidenze (cedimenti sotto gli edifici) con lo scavo di gallerie. Almeno il progetto originario prevedeva lo scavo parallelo con due frese (come sempre si fa con i doppi tunnel), ma poi una inspiegabile decisione dei costruttori (sciaguratamente approvata dall'Osservatorio Ambientale) ha deciso di usarne una sola. Ma i membri delle Commissioni sono informati del fatto che scavando con una sola fresa i danni saranno mediamente superiori del 50%? Non è forse vero che con una sola fresa ci sono più pericoli? Perché non è mai stata data una risposta a chi ha denunciato questi rischi?

Lo sconforto dopo il sopralluogo

Il Comitato No Tunnel TAV cerca un minimo di logica dopo il sopralluogo delle commissioni consiliari ai cantieri della stazione Foster. Le dichiarazioni dei presidenti delle commissioni lasciano subito perplessi: i lavori saranno finiti entro tre anni? Alcuni consiglieri di opposizione hanno confermato invece che al momento non esiste nemmeno un progetto di fattibilità della nuova stazione dei bus!

Come si possa parlare in termini così ottimistici da parte della maggioranza di un'opera di cui esiste solo un power point è un mistero che il Comitato non riesce a decifrare. Che si possano prendere per buone tali dichiarazioni è cosa impossibile, soprattutto per un'opera che ha visto tanti proclami sbagliati nei 20 anni di cui se ne ciancia.

Che i lavori vadano avanti è invece uno scandalo perché nella sostanza è un'opera bloccata dalle Ferrovie che hanno riconosciuto l'errore di una stazione decentrata dei treni a lunga percorrenza.

Le dichiarazioni dell'Assessore Stefano Giorgetti lasciano basiti. Quest'ultimo ha citato cifre che non si riesce a capire da dove sono uscite: i viaggiatori dei treni AV ai Macelli sarebbero, secondo lui, fra i 5.000 e i 6.000. Ma come calcola questi numeri? Le FS hanno detto chiaramente che alla stazione sotterranea ci andranno i treni AV che oggi fermano a Campo di Marte, questi portano molto meno anche dei 2.000 viaggiatori che si sono sparati un anno fa. Questa moltiplicazione miracolosa non mette in sospetto nessuno?

Il Comitato ribadisce ancora una volta la domanda che non ha mai ricevuto risposta da nessuno: che razza di "hub di interscambio" tra ferro e gomma può essere quello dove non ci saranno che pochi treni? Che cosa si collega, il nulla con i bus?

Ancora Giorgetti si bea dei suoi numeri giustificando la realizzazione dell'opera con l'arrivo nell'infrastruttura dei 20.000 viaggiatori al giorno dai bus. Il Comitato si chiede come si possa fare un'operazione urbanistica del genere che è sostanzialmente la deportazione degli utenti dei bus per giustificare gli interessi dei costruttori della stazione e delle gallerie. Una cosa del genere, in un paese normale, vedrebbe la richiesta di dimissioni di politici così incompetenti e proni agli

interessi estranei alla città e ai cittadini. In Italia invece si pone al centro di tutto la grande opera che pare avere, di per sé, un valore assoluto e non di servizio.

Il Comitato intende stigmatizzare anche le considerazioni dei troppi che si lamentano che in Italia non si riesca a far nulla; questo problema non dipende da astrusa burocrazia o inefficienza, ma dalla scelta costante e continua di progetti sbagliati, spesso irrealizzabili – a meno di straordinarie forzature – come i tunnel tav.

Il problema in Italia è ormai della cosiddetta “governance”, cioè di chi decide: oggi la politica non esiste se non come esecutrice di interessi estranei alle comunità ed ai cittadini, di quella lobby dei costruttori che sta riempiendo il paese di infrastrutture pachidermiche, totalmente inutili e dannose per l’ambiente.

Oggi voler realizzare un’opera sbagliata come il Passante AV di Firenze non è solo sbagliato, è un furto ai cittadini e un duro colpo a quella che ci si ostina a definire democrazia.

Il Comitato continua a fare questi comunicati stampa come una Cassandra inascoltata dai principali media; i suoi membri sentono il dovere morale di continuare comunque a denunciare una delle più gravi follie che si consumano in città.

Comitato No Tunnel TAV Firenze