

Il Giglio magico e la Tav: storia di un'inchiesta occultata (a Firenze)

scritto da Redazione

Se siete tra i fiorentini che hanno smesso di comprare i quotidiani in edicola in cerca degli strumenti necessari per interpretare al meglio la realtà in cui vivete, e magari per informarvi vi rivolgete a testate indipendenti dai poteri, complimenti per la scelta, bene avete fatto. Negli ultimi giorni abbiamo monitorato le cronache locali di Repubblica, Corriere e Nazione alla ricerca di notizie sull'**indagine della Procura di Roma sui traffici del Gruppo Condotte**, società sull'orlo del fallimento che dovrebbe, il condizionale è d'obbligo, costruire la stazione Foster e il tunnel Tav di Firenze.



Niente abbiamo trovato, nemmeno un rigo.

Eppure l'inchiesta di Emiliano Fittipaldi, pubblicata dal settimanale l'Espresso, storica testata che da sempre accende un faro sulle ombre del potere (ricordate il disvelamento del Piano Solo, il colpo di Stato del 1964?) era stata anticipata sin dal pomeriggio di venerdì 14 e poi sul cartaceo in vendita domenica, guarda caso proprio in abbinamento con Repubblica.

Qui sotto trovate quanto pubblicato dall'Espresso e un commento del Comitato No Tunnel Tav Firenze

[Condotte, il colosso del cemento fa crac. E](#)

[spuntano i contratti d'oro del Giglio di Renzi](#)

[Inchiesta della procura di Roma sul fallimento della terza società di costruzioni d'Italia. L'Espresso scopre un contratto fatto dal gruppo \(che deve costruire la nuova stazione Tav a Firenze\) a Emanuele Boschi, il fratello dell'ex ministro Maria Elena. Mentre gli operai non prendono lo stipendio, per lui consulenza da 150 mila euro. Incarico anche ad Alberto Bianchi, l'ex presidente della fondazione Open Matteo Renzi.](#)

La crisi di Condotte interroga fortemente la politica toscana e fiorentina del PD

Il Comitato No Tunnel TAV di Firenze legge senza stupore l'interessantissima inchiesta fatta dal settimanale L'Espresso a firma del bravo giornalista Emiliano Fittipaldi: nell'articolo emergono nuovi tasselli di un progetto (il Passante TAV) e di un sistema (quello delle grandi opere inutili) che chi segue la vicenda da vicino ha ben presente. Ma è molto positivo che questi fatti vengano alla luce di fronte ad una opinione pubblica così martellata dall'onda mediatica dei SÌ TAV-SÌ tutto.

È comunque rilevante moralmente e politicamente - anche se penalmente poco significativo - il fatto che, mentre il colosso in frantumi di Condotte non pagava fornitori e lavoratori, non lesinasse quando c'erano da saldare parcelle di amici politici.

Tralasciando tutti i particolari interessanti che emergono, al Comitato preme far rilevare un fatto che potrebbe sembrare secondario, ma che non lo è per niente: cioè che Condotte abbia rilevato i cantieri del Passante TAV da Coopsette per poter ottenere il controllo della società INSO. L'acquisizione di Nodavia sarebbe stata solo un prezzo da pagare al mondo delle cooperative per avere la desiderata società. Dalla relazione dei commissari si ricava che i cantieri del sottoattraversamento sarebbero un costo che avrebbe accelerato la crisi di Condotte.

L'inchiesta ovviamente non si sofferma sui motivi per cui i cantieri TAV sono un costo invece che un guadagno, ma il Comitato denuncia da oltre 10 anni l'impossibilità di realizzare l'opera come è stata progettata. Il problema delle

terre di scavo, nonostante i proclami, non è stato risolto; queste sono, finché non decontaminate, rifiuti e come tali andrebbero depositati in una discarica, non nel costruendo parco di Santa Barbara.

Questo fatto chiama fortemente in causa il Partito Democratico che da anni difende a spada tratta e a sprezzo del ridicolo questo progetto sbagliato: il presidente della Regione Enrico Rossi, con i fidi scudieri Eugenio Giani e Vincenzo Ceccarelli, che ancora parlano di “alta velocità che salterebbe Firenze senza tunnel”, di liberare i binari per treni che non esistono, di “strategicità” dell’opera; che cosa e chi stanno realmente difendendo? E il sindaco di Firenze, Dario Nardella, dopo un momento di lucidità nel 2016, come mai strilla che Firenze sarebbe oltraggiata se non si facessero questi stupidi tunnel? Quali sono gli interessi celati dietro le chiacchiere?

Per di più la ventilata possibilità che RFI (società del gruppo FS) acquisti il controllo di Nodavia mostra ancor di più la piega inquietante che sta prendendo questa vicenda; viene naturalmente da chiedersi come sia possibile che una società, FS, completamente posseduta dal ministero delle Finanze, possa permettersi una manovra così sciagurata. Ancora una volta si gioca sporco con risorse pubbliche, cioè della collettività (al di là delle vuote dichiarazioni dei dirigenti, le FS godono di circa 8 miliardi annui di contributi; pubblici, non privati).

La vicenda TAV si mescola poi all’altro scandalo tutto fiorentino su cui nessuno sembra porre l’occhio: quello delle tranvie che paiono le più care d’Europa (in questi giorni è stata inaugurata a Montpellier una nuova tranvia di 9 Km costata 44 milioni; i 7 Km della tranvia per Bagno a Ripoli prevedono 200 milioni). Il passaggio di Nodavia a Condotte vede il coinvolgimento dell’attuale amministratore delegato della TRAM SpA Fabrizio Bartaloni. Allora arrivano spontanee altre domande: come mai tanta fretta per realizzare la tranvia per Bagno a Ripoli con un progetto così approssimativo e impattante? Forse si vuol far trovare di fronte al fatto compiuto la nuova maggioranza che uscirà a primavera dalle elezioni? Quali interessi sarebbero a rischio?

Il Comitato al momento ha solo molte domande, ma anche una certezza: siamo di fronte al fallimento totale di una politica infrastrutturale in Toscana; ormai il panorama politico regionale e cittadino è quello di un naufragio dove galleggiano solo relitti di una politica in putrefazione.

Comitato No Tunnel Tav Firenze