

FIRENZE  
Quaderni di inchiesta urbana

a cura di  
Ornella De Zordo

La collana *Quaderni di inchiesta urbana* intende mettere a fuoco alcuni degli aspetti più problematici del tessuto urbano fiorentino. Attivisti/e e studiosi/e, hanno accettato la sfida del piccolo formato, per presentare le loro analisi e proposte per la città.

Quaderni pubblicati:

### Prima serie

P. Baldeschi, G. Barbacetto, M. De Zordo, E. Salzano, *L'affaire Castello*

Chiara Brillì e Domenico Guarino, *Cultura prêt-à-porter*

Donatella Della Porta, *Firenze in movimento*

Franca Falletti e Daniele Lombardi, *Libello fazioso sulla cultura*

Tommaso Fattori, *Impero Spa: i mercanti d'acqua*

Antonio Fiorentino, *Il quadro del disastro*

Marvi Maggio, *Il diritto alla città*

Alessandro Margara, *Il carcere oggi: a Firenze e ovunque*

Valeria Nardi, *Non bruciamoci il futuro*

### Seconda serie

Maurizio Da Re, *Firenze auto-critica*

Christian G. De Vito, *La corte di San Lorenzo*

Maurizio De Zordo, *Disastro Tav*

Lorenzo Guadagnucci, *Dimmi chi escludi, ti dirò chi sei*

Lorenzo Guadagnucci, *Oltre la crisi*

Giorgio Pizziolo, *La biocittà e la comunità urbana*

Duccio Tronci, *Case (im)popolari*

perUnaltracittà, *Ammalarsi a Firenze*

perUnaltracittà, *Le nostre idee per Firenze*

Maurizio De Zordo

# Disastro Tav

Edizioni Unaltracittà/Unaltromondo

Edizioni Unaltracittà/Unaltromondo - Firenze  
[www.unaltracittaunaltromondo.it](http://www.unaltracittaunaltromondo.it)

Copyright - maggio 2009

E' consentita la riproduzione parziale o totale  
dell'opera e la sua diffusione per via telematica  
purché non a scopo commerciale

## Treni ad Alta velocità, il sistema italiano

Prima di affrontare le problematiche specifiche del previsto sottoattraversamento Alta velocità di Firenze non si può evitare un cenno al “sistema Tav” italiano.

L’Alta velocità è stata, e continua a essere, un sistema legalizzato di trasferimento di enormi risorse pubbliche ai privati, il superamento (in termini di efficienza) di Tangentopoli, secondo la definizione di Ivan Cicconi.

La torta è grossa, il guadagno assicurato, e tutti cercano di accaparrarsene una fetta, a cominciare dalla Fiat, direttamente individuata come General Contractor per le tratte Bologna-Firenze e Milano-Torino, per le quali incassa circa il 3% senza alzare un dito: incarica come subcontraenti due consorzi (Cavet e Cavtomi) con capogruppo Impregilo, nata nel 1994 dalla fusione delle tre imprese più inquisite da Mani pulite (Cogefar-Impresit, Girola e Lodigiani). La stessa Impregilo entrerà poi in misura consistente nei lavori della tratta Roma-Napoli. Non

mancano altri “grandi nomi” del capitalismo nostrano: SNAM (gruppo ENI), Pizzarotti, Ansaldo, Astaldi, Condotte d’acqua spa, Fintecna, Italstrade. L’elenco è lungo, le sigle cambiano, le imprese come al solito si acquisiscono l’un l’altra, si trasformano, ma la sostanza resta. Non mancano i “bei nomi”: da Salvatore Ligresti a Marcellino Gavio a Cesare Romiti.

Poi ci sono alcune grandi cooperative “rosse”, in genere emiliane, a cominciare dalla Cmc di Ravenna e la Ccc di Bologna che recentemente si sono aggiudicate l’appalto per l’ampliamento della base Dal Molin di Vicenza.

Infine c’è la malavita organizzata, specialmente al Sud: «Un punto nodale è il subappalto dei lavori che sistematicamente viene aggiudicato a trattativa privata [...]. Tale quota finisce sempre alle imprese della camorra [...] che a loro volta subappaltano i lavori ad altre imprese che sono quelle che lavorano realmente, alle quali va un prezzo che rappresenta il 10% del prezzo iniziale. Sicché della somma iniziale di 10.000 miliardi 9.000 finiscono in tangenti a politici e camorristi

e 1.000 servono a pagare le imprese che sono il terminale di una lunga catena di subappalti». (Ferdinando Imposimato, *Corruzione ad alta velocità*, *Koinè nuove edizioni*, 1999).

L'Alta velocità è stata presentata come un grande programma di ammodernamento infrastrutturale, ma in realtà ha caratteristiche tecniche del tutto inadatte alla realtà territoriale del nostro Paese. Senza entrare nei dettagli, si è scelto un sistema rigido e tendenzialmente del tutto separato dalla rete ferroviaria esistente, composto da una dorsale (Milano-Napoli) e una trasversale (Torino-Venezia), impostato su una velocità di esercizio di 300 km/h, adatto (e quindi in grado di sostenersi economicamente) nel caso di grandi città poste a distanze comprese tra 250 e 500 km, senza centri importanti fra di esse, e possibilmente senza ostacoli orografici. È il caso della Parigi-Lione e di altre linee costruite soprattutto in Francia.

In Italia la situazione è radicalmente diversa: il territorio è caratterizzato dalla presenza di numerose città medio-piccole «tutte egualmente

importanti ed economicamente vitali. Queste città costituiscono un reticolo i cui nodi distano normalmente fra loro poche decine di km. Quello che dice la geografia è confermato da indagini di mercato che le stesse ferrovie fecero e fanno. Queste indagini chiariscono che la massa degli spostamenti quotidiani di persone nel nostro Paese (fuori dal proprio Comune) avviene per circa l'80% su distanze non superiori ai 100 km». (Angelo Tartaglia, in *Travolti dall'Alta Velocità*, Odradek Edizioni, 2006)

La risposta logica, quindi, sarebbe stato il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria – per garantire sicurezza, comodità e frequenza sulle tratte più trafficate – e un incremento della velocità con normali miglioramenti tecnologici (già con il “Pendolino”, treno ad assetto variabile, si potevano superare i 200 km/h sulle normali tratte esistenti).

Evidentemente altre ragioni hanno determinato le scelte compiute. Del resto molte delle Grandi opere, imposte in nome del “progresso” e dello “sviluppo” in un Paese in cui le condizio-

ni reali di vita – e parallelamente quelle del territorio – stanno inesorabilmente degradandosi, a un'analisi attenta si dimostrano quasi sempre prive di vere motivazioni, al di là dei toni demagogici con i quali sono annunciate. Questo vale anche per la Tav: qualcuno può realmente credere che se non facciamo un tunnel in Val di Susa, dove la ferrovia esistente è utilizzata sotto il 40% delle sue capacità, siamo «isolati dal resto d'Europa»? O che se non si realizza un tunnel sotto Firenze la città sarà tagliata fuori dai flussi ferroviari?

Una risposta può forse darla l'analisi del sistema, sorretto da un'architettura finanziaria appositamente studiata per indebitare la finanza pubblica, esempio tipico della privatizzazione dei profitti e della socializzazione delle perdite.

«La peculiarità di questa vicenda è che ci si trova di fronte al mistero di persone che hanno apparentemente programmato un disastro economico sapendo perfettamente di farlo. La spiegazione non è difficile; per capire è sufficiente sostituire alla regola del capitalismo teorico (è accettabile qualsiasi investimento che comporti

un profitto superiore o almeno uguale a quello medio) quella del capitalismo reale, che dice più o meno: è accettabile qualunque disastro economico purché le perdite siano addossate all'intera comunità, e i guadagni rimangano nelle mani di chi gestisce l'operazione». (Claudio Cancelli, in *Travolti dall'Alta Voracità*, cit.)

## Breve storia dell'Alta velocità

Nel 1991 si costituisce Tav spa, società di diritto privato. Nonostante si affermi che ci sia (o ci sarebbe stata in tempi brevi) una partecipazione dei privati pari al 60% del capitale, resterà una società a capitale interamente pubblico. Però Tav spa può agire al di fuori delle regole di trasparenza degli appalti pubblici, con trattative private e affidamenti diretti, con la libertà di un soggetto privato. Solo che un soggetto privato opera con risorse proprie, Tav spa con prestiti dalle banche garantiti dal Tesoro, che noi tutti dovremo restituire nei prossimi decenni.

In più, e questo è uno dei motivi dell'ideazio-

ne del sistema, essendo “soggetto privato” queste spese non vengono fatte rientrare come voci passive nel bilancio dello Stato, cioè non incidono sui parametri europei. Questo “trucco” è decaduto nel 2006, dopo che la Ue ha aperto una procedura di infrazione nei confronti dell’Italia.

Tanto per avere un’idea delle entità finanziarie di cui stiamo parlando, la Finanziaria del 2007 è improvvisamente cresciuta per far fronte alle richieste di Eurostat di 13 miliardi (per curiosa coincidenza la stessa entità dei contemporanei tagli alla spesa sociale), dopo che Berlusconi l’anno prima aveva “regolarizzato” altri 7 o 8 miliardi. Attualmente ogni anno paghiamo di interessi intercalari circa 1 miliardo di euro, destinato a rapida crescita per i nuovi prestiti che Tav spa chiederà per la realizzazione delle tratte mancanti.

«Solo per il programma del 1991 (Torino Milano Napoli) la stima dello squilibrio fra rate da pagare alle banche sui prestiti accesi e da accendere per la conclusione del programma, e gli utili derivanti dalla gestione del servizio, potrebbe essere intorno ai 2.000 milioni di euro l’anno per

20-25 anni a partire dal 2009. Una cifra che potrebbe almeno triplicarsi dal 2015 se si affidasse a General Contractor le nuove tratte previste dalla Legge Obiettivo». (Ivan Cicconi, *Le grandi opere del Cavaliere*, Koinè Edizioni)

Ma c'è di più. A questa struttura finanziaria si affianca un modello contrattuale che consente di rinverdire (su scala molto maggiore) i fasti di Tangentopoli. Ideatore del sistema è Paolo Cirino Pomicino, che lo utilizzò insieme al ministro della Sanità De Lorenzo per l'attuazione, con relativa spartizione tangenzia, di interventi previsti nel piano sanitario del 1988. Proprio per non permettere il ripetersi di tali vicende si tentò, negli anni seguenti a Mani pulite, di superare quel sistema, che però è stato mantenuto per l'Alta velocità, ed è tanto piaciuto a Silvio Berlusconi da estenderlo a tutte le Grandi opere della Legge Obiettivo del 2001 (quella del ponte sullo Stretto).

Vediamo più da vicino. Tav spa affida la realizzazione delle varie tratte a un General Contractor, figura che, con queste caratteristiche,

non ha corrispondente in alcun Paese straniero, nonostante le false affermazioni del ministro Lunardi. È infatti definito un «concessionario con esclusione dalla fase di gestione»: di fatto questo contratto è un ibrido fra appalto e concessione, costruito per spostare rischi e spese sul soggetto pubblico (Rfi) e i guadagni su quello privato.

In caso di appalto, chi realizza l'opera è solo esecutore e l'ente appaltante ha tutti gli strumenti di controllo del lavoro. Il corrispettivo per l'esecuzione dell'opera, in tempi e modalità definiti, è il pagamento di quanto previsto dal contratto.

La concessione invece prevede che ci sia una ben maggiore libertà dell'esecutore in fase di progettazione e realizzazione dei lavori, ma che almeno il 50% del corrispettivo debba provenire dalla gestione dell'opera: è evidente l'interesse diretto del concessionario a realizzare in tempi rapidi un'opera funzionante al meglio. Tale limite è stato eliminato con la L. 166/2002 e Dlgs. 163/2006, di fatto generalizzando la possibilità di ricorrere al modello Tav.

Il nostro General Contractor ha tutte le libertà del concessionario (progettazione, direzione lavori, controllo di se stesso, varianti, revisione prezzi) ma non ha il rischio di dover remunerare il proprio lavoro almeno per la metà attraverso il buon funzionamento dell'opera. «Un soggetto economico che somma i poteri del “concessionario”, senza alcun rischio di mercato, al ruolo dell’“appaltatore” totalmente retribuito per le attività che è chiamato a svolgere è in una palese condizione di conflitto di interessi (controllato, in quanto appaltatore, da un controllore, il concessionario, che è esso stesso)». (I. Cicconi, *op. cit.*)

Di fatto, più durano i lavori, più opere accessorie si fanno, più danni ambientali si devono ripristinare, più il General Contractor guadagna. Ecco perché, fra l'altro, l'Alta velocità costa il triplo che in Spagna e in Francia, 32 mil/km contro 9 e 10 rispettivamente.

Ma i dati reali sono molto peggiori, intorno ai 60 mil/km (stima I. Cicconi, 2007), perché l'amministratore delegato di Ferrovie, Moretti, presentando questi dati al Senato, ha fatto ricorso a

qualche espediente, come quello di conteggiare i costi di realizzazione della direttissima Roma-Firenze, che con la Tav non c'entra niente per quanto riguarda la realizzazione, o quello di non considerare i costi delle infrastrutture aeree.

Ed ecco perché, a fronte di contratti firmati nel 1991 per un ammontare – attualizzato – di 13.386 mln €, abbiamo una spesa di 43.220 mln € al 2005 secondo Rfi, che però non tiene conto di materiale rotabile e infrastruttura aerea, e passa quindi a 75.150 mln € nel 2007, a cui aggiungere i “costi occulti” come opere compensative e interessi intercalari, per arrivare a 97.650 mln € (stima I. Cicconi, 2007). Cifra enorme che abbiamo appena cominciato a pagare, e che continueremo a pagare nei prossimi decenni in misura crescente.

È del dicembre 2007 una risoluzione dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture che muove pesantissimi rilievi a questo sistema, rilevando carenze importanti nella progettazione sia preliminare sia esecutiva e conseguenti aumenti dei costi in

quanto «le convenzioni non hanno posto a carico del General Contractor alcun rischio effettivo; il General Contractor nel sistema Tav ha potuto certamente anteporre l'esigenza di pervenire a un contratto (atto integrativo) più remunerativo a quella di una tempestiva conclusione dell'iter progettuale approvativo». Per quanto riguarda la crescita dei costi, attestata a oggi oltre il 400% di quanto stabilito nell'affidamento del 1991, l'Autorità specifica che «tutti i maggiori oneri esecutivi sono stati riversati in corso d'opera su Tav spa», cioè sulla finanza pubblica.

Claudio Cancelli, con una previsione che trova conferme preoccupanti proprio in questo periodo, scrive: «Il nostro Paese è una media potenza economica, con problemi che vanno peggiorando di giorno in giorno. Non vi è miracolo che possa permettergli di assorbire un salasso simile, della durata di decenni, senza che questo comporti la decadenza di istituti fondamentali, delle università, dei centri di ricerca, della sanità pubblica. Anche questo è un impatto». (C. Cancelli, cit.)

## Il “nodo” fiorentino dell’Alta velocità

E veniamo al “nodo” fiorentino. Il problema da risolvere era trovare le modalità di attraversamento della città da parte dei treni Alta velocità senza che questo incidesse sulla funzionalità complessiva della rete locale e passante.

Si è deciso di potenziare l’infrastruttura aggiungendo due binari tra Campo di Marte e Castello (tralasciando peraltro altri punti critici, come il bivio Rovezzano) e si è scelta la soluzione più costosa, più lunga da realizzare, con enormi impatti ambientali e molti rischi: due tunnel paralleli a binario unico, lunghi circa 7 km, in buona parte situati sotto il tessuto urbano, con la necessità di realizzare una nuova stazione sotterranea, distante 1300 metri da Santa Maria Novella e 800 metri da quella di Statuto. Una soluzione di cui, nel parere di Valutazione di impatto ambientale (Via) del 1998, il Ministero dell’Ambiente dice: «Da un punto di vista funzionale si presta a diversi ordini di perplessità, in particolare per quanto concerne il bilancio fra

risorse e tempi necessari alla realizzazione da un lato, e l'esiguità degli effetti attesi in termini di capacità ed efficienza dell'intero sistema ferroviario dall'altro».

Alternative? C'erano, e ci sono tutt'ora: studi successivi (prof. M. Massa, Università di Firenze; ing. V. Abruzzo, pubblicato nella rivista "Ingegneria Ferroviaria"; per ultimo il Gruppo tecnico formatosi presso il dipartimento di Urbanistica dell'Università fiorentina) hanno dimostrato che a fianco del fascio di binari esistente in superficie c'è lo spazio fisico per aggiungere i famosi due binari, con difficoltà limitate e poca spesa. L'impatto sarebbe infinitamente minore, i cantieri molto più brevi e limitati alle aree ferroviarie, il rumore trascurabile per la bassa velocità. Inoltre ci sono cinque stazioni già presenti fra cui scegliere in base alla funzionalità e alla logistica. E, a differenza di quanto qualcuno afferma con troppa superficialità, questa ipotesi non è mai stata valutata, semplicemente perché nessun amministratore l'ha mai voluta prendere nella minima considerazione.

Torniamo al progetto di sottoattraversamento: quanto costa? Un appalto (perché nei casi dei “nodi” – cioè dell’attraversamento delle città – si procede con appalto diretto di Rfi) di 915 mln, offerta vincente di un consorzio di cooperative (capofila Coopsette di Reggio Emilia, già partecipante al sistema tangenzio per la metropolitana milanese negli anni Novanta) con un ribasso del 24% (!), aggiudicato quindi a circa 700 mln. Però l’amministratore delegato di Ferrovie, Moretti, già parla di 1,7 mld. Ha fatto il conto dei costi aggiuntivi? Perché comunque anche in questo caso nell’appalto è compresa la progettazione definitiva, e poi ci saranno innumerevoli varianti e complicazioni da risolvere a caro prezzo, come sta dimostrando l’analogo caso del nodo di Bologna. In breve, è presumibile con ragionevole certezza che neanche il miliardo e 700 milioni saranno sufficienti. Risorse ingenti, sottratte a urgenti e necessari interventi di ammodernamento e messa in sicurezza di tante parti della rete toscana: dall’elettrificazione dell’anello del Mugello al raddoppio della

Pistoia-Lucca-Viareggio, al completamento del raddoppio della Chiusi-Siena-Empoli, alla messa in opera dei dispositivi di sicurezza tutt'ora assenti su molte linee.

Quello economico non sarà il solo costo che dovremo pagare per quest'opera: cerchiamo di approfondire l'aspetto dell'impatto ambientale.

## L'impatto ambientale della Tav a Firenze

La Via conclusa con parere favorevole nel 1998 riguardava il progetto preliminare (diversamente da quanto stabilito dalla legislazione europea, nazionale e regionale in materia), quindi una base conoscitiva incompleta e una definizione progettuale non ultimata, che non consente di individuare preventivamente con la dovuta esattezza i possibili impatti e le relative mitigazioni.

Il Gruppo tecnico formatosi presso l'Università di Firenze ha effettuato un'analisi dello Studio di impatto ambientale che accompagna il progetto, e ne ha evidenziato le notevoli carenze, l'ap-

prossimazione, l'inadeguatezza. Del resto i diversi pareri rilasciati in occasione della Via contengono un'impressionante mole di prescrizioni, che costantemente impongono un approfondimento degli studi, delle analisi, delle soluzioni progettuali. Sull'idrogeologia, sui rumori, sulle vibrazioni, sulla qualità dell'aria è un continuo ripetere che c'è bisogno di approfondire. L'impatto più grave e preoccupante riguarda l'interferenza dell'opera con la falda acquifera, con conseguente "effetto diga": per lunghi tratti il manufatto intercetta perpendicolarmente, e totalmente, 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 pochi metri sotto il livello del terreno). Quindi è di cruciale importanza, per evitare conseguenze disastrose, che siano messi in opera dispositivi che consentano alle acque sotterranee di mantenere il loro movimento. Ma "quali" dispositivi? E funzioneranno? Anche in questo caso

massima superficialità, se il parere deve prescrivere «che il progetto definitivo sia corredato di uno studio idrogeologico ove sia dimostrata l'efficacia e 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.

Illuminante il passaggio successivo: visto che intervengono novità sostanziali nella definizione della nuova stazione, con il concorso internazionale e la vittoria del progetto presentato dall'architetto Foster, viene presentata una variante del progetto approvato nel 1999 e in una nuova conferenza dei servizi, il 23 dicembre 2003, si approva, oltre al cosiddetto "scavalco" di Castello, il progetto definitivo della nuova stazione.

Si immaginerebbe che, essendo un progetto definitivo, e sulla base delle prescrizioni date nell'approvazione del 1999, molte delle incertezze e delle lacune evidenziate in precedenza siano state colmate. In realtà non solo non è così, ma

addirittura sembrano aggravarsi. I pareri delle strutture tecniche regionali e dell'Arpat non lasciano dubbi.

Problematiche idrogeologiche: «Si ritiene che i risultati del nuovo modello, per i limiti in generale insiti nella modellazione idrogeologica, ma anche per certe assunzioni sui parametri di input, 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»; «si rileva che non risulta presente un piano generale organico di monitoraggio della falda che invece era prescritto dal parere regionale. Né è stato presentato, come richiesto dal ministero dell'Ambiente, un piano di rilievi per il monitoraggio continuo della risposta dei terreni».

Rumore: «Non sembra che il livello di valutazione della componente rumore abbia tenuto conto delle richieste di approfondimento avanzate in fase di pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera».

Arpat, considerazioni generali: «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. Qualora si ritenga di dover comunque approvare il progetto presentato si ritiene indispensabile prescrivere un successivo esame dei progetti esecutivi dell'opera e della fase di cantierizzazione [...]. Impatto idrogeologico: la diversa assunzione (poco giustificata) riguardo alla permeabilità può condurre a una sottostima dell'effetto barriera [...]. Pertanto qualora si ritenga di dover approvare questo progetto sono necessarie le seguenti prescrizioni: 1) venga riprogettato il drenaggio della galleria artificiale, 2) sia progettata una mitigazione adeguata dell'effetto barriera della nuova stazione [...]. Inquinamento atmosferico: si ritiene di dover per il momento considerare largamente insufficiente l'elaborato [...]. Inquinamento acustico: necessaria la definizione di un piano di monitoraggio [...], viste le carenze rilevate si ritiene necessaria una progettazione acustica del cantiere».

Quindi il progetto definitivo è più carente del preliminare! Ma nonostante tutto viene approvato nella conferenza dei servizi del 23 dicembre 2003: è la volontà politica di procedere che ha il sopravvento sulle valutazioni tecniche. È del tutto evidente, come sottolineato nel parere dell'Arpat, che quest'opera si doveva approvare a tutti i costi, e poi si vedrà. Tutte le condizioni e le prescrizioni poste, rinviate di volta in volta e mai prese sul serio da Rfi, vengono ancora rinviate all'esame dei progetti esecutivi, che però non saranno valutati dalle strutture tecniche che le hanno poste, ma dall'Osservatorio ambientale, organismo di nomina politica. E con i progetti elaborati dal soggetto attuatore come parte dell'appalto, con le ruspe pronte a partire, quale autonomia e libertà di azione potrà avere l'Osservatorio, quale potere che i settori regionali non siano riusciti a esercitare nelle fasi precedenti? Perché i progetti dovrebbero ora rispettare tutte le prescrizioni inutilmente date nel tempo, e quali reali garanzie possono avere i cittadini?

## Cantieri, se tutto va bene dureranno 10 anni

Veniamo alla cantierizzazione, destinata a durare, se tutto va bene, un decennio.

Rumore, emissioni in atmosfera, polveri fini, vibrazioni: l'impatto sul tessuto urbano circostante sarà pesantissimo, e tutt'ora sconosciuto o sottostimato. L'enorme mole di materiale di scavo da portare via (3.200.000 mc) e di materie prima da far giungere in cantiere (1.700.000 mc di inerti, 340.000 t di cemento, 100.000 t di acciaio) doveva essere movimentata, secondo il progetto autorizzato dalla Via, esclusivamente per ferrovia. Invece veniamo a conoscenza direttamente da Rfi, nel 2009, che è previsto un intenso traffico pesante in entrata e in uscita dai cantieri, tutto su viabilità ordinaria con centinaia di camion giornalieri, che interesserà l'intera città, dal lungarno Aldo Moro al cavalcavia dell'Affrico, a via Campo d'Arrigo, ai viali di circonvallazione, fino a via Circondaria, viale Redi, viale Guidoni, via Reginaldo Giuliani, viale XI Agosto. In più si afferma che tale programma di

utilizzo della viabilità risulta approvato dal Comune e dall'Osservatorio ambientale, in palese violazione del progetto che a suo tempo è stato sottoposto a valutazione di impatto ambientale, ivi compresa la parte relativa alla cantierizzazione. Come a dire che Rfi, Comune e Osservatorio hanno compiuto atti illegittimi.

Nessuna lezione è stata evidentemente tratta dal disastro provocato dal passaggio dell'Alta velocità in Mugello: per parlare solo dell'impatto sulla risorsa idrica, 57 km di fiumi completamente inariditi, altri 24 km con diminuzione sensibile della portata, la scomparsa di 67 sorgenti, 37 pozzi e 5 acquedotti privati. È stato calcolato che dall'inizio dei lavori di scavo delle gallerie è andata persa dalle falde, anche profonde, una quantità di acqua pari a tre volte la capacità dell'invaso di Bilancino. Tutto questo in una zona di pregio ambientale, caratterizzata da un'attività agricola di alta qualità. Il tutto, come emerso dal processo appena concluso con numerose condanne, è preoccupantemente simile alla vicenda fiorentina per quanto riguarda gli

aspetti dei procedimenti e delle garanzie che questi dovrebbero fornire con i necessari passaggi tecnici: conferenze dei servizi, protocolli di intesa, alla fine è sempre la volontà politica che prevale sulle considerazioni tecniche, che vengono allegate senza alcuna garanzia di essere tenute di conto.

È sconcertante il dato di fondo, lo scenario che si intravede: le procedure dell'ente pubblico, le verifiche tecniche – che dovrebbero essere di supporto alla decisione amministrativa – vengono piegate e forzate a giustificare a posteriori (anche quando proprio emerge il contrario) la decisione, che a questo punto appare per niente trasparente ed evidentemente motivata da fattori che non sono conosciuti e sono 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 segnali che qualcosa di grosso stava succedendo alle falde dell'intera zona si è pensa-

to di rivedere gli assunti progettuali, ma si è per-  
vicacemente andati avanti? Perché, quando tutti  
gli studi e tutti i pareri dicono di grandi criticità e  
rischi, non è mai stato messo in dubbio il passag-  
gio in sotterranea sotto la città di Firenze?

A questo dobbiamo aggiungere lo scarso  
grado di diffusione e di informazione che ac-  
compagna questi progetti. Nessuna discussione  
pubblica, nessun coinvolgimento dei cittadini,  
neanche informazione (il tracciato definitivo del  
sottoattraversamento lo ha pubblicato l'asso-  
ciazione Idra, non il Comune). Il tunnel sotto  
Firenze è stato inserito nel Prg in fase di contro-  
deduzioni alle osservazioni, quindi non è stato  
neanche adottato e presentato ai cittadini. Ma  
evidentemente, quando si parla di Grandi opere,  
il dato tecnico e la partecipazione dei cittadini  
sono visti come impedimenti fastidiosi. È il tri-  
buto al progresso e allo sviluppo, qualsiasi cosa  
ci sia dietro queste parole ormai vuote, e troppo  
spesso coincidenti unicamente con gli ingenti  
interessi ora di Impregilo, ora della Coopsette o  
della Cmc, ora di altri grandi operatori.

Possiamo concludere con le parole della requisitoria del pubblico ministero Tei al processo per i disastri dell'Alta velocità in Mugello: «Se uno Stato moderno deve essere efficiente, ma anche rispettoso dei diritti dei cittadini, democratico e trasparente, è compito dello Stato e di ognuno di noi evitare le esternalità negative per conseguire una migliore allocazione economica delle risorse scarse, e l'efficienza del loro impiego. Qui il vetero-ambientalismo non c'entra niente. Sono teorie economiche e di diritto attuali e vigenti. Invece quest'opera è stata approvata con una logica vecchia: si fa quel che si deve fare e poi i costi ricadranno chissà su chi e chissà quando, e chissà per quanto; andiamo avanti, a diritto comunque. Decisa la compatibilità politica ed economica della tratta Firenze-Bologna, è un dato di fatto che il livello di attenzione ai diritti di ciascun privato e della collettività è stato pari a zero».

## Bibliografia

AA.VV., *Alta Velocità. Valutazione economica, tecnologica e ambientale del progetto*, CUEN, 1997.

AA.VV., *Travolti dall'Alta Velocità*, Odradek Edizioni, 2006.

AA.VV., *Valutazione del progetto di sottoattraversamento ferroviario della città di Firenze*, Università di Firenze, dipartimento di Urbanistica, 2007.

Virginio Bettini, *TAV, le ragioni del no*, UTET, 2006.

Antonio Calafati, *Dove sono le ragioni del sì?*, Laissez-passer-10, 2006.

Ivan Cicconi, *La storia del futuro di Tangentopoli*, DEI, tipografia del Genio civile.

Ivan Cicconi, *Le grandi opere del cavaliere*, Koinè Nuove Edizioni, 2004.

F. Imposimato, G. Pisauro, S. Provvigionato, *Corruzione ad Alta Velocità*, Koinè Nuove Edizioni, 1999.

Oscar Margaira, *Adesso o mai più*, Edizioni del graffio, 2005.

Luca Mercalli, Chiara Sasso, *Le mucche non mangiano cemento*, Ed. Società Meteorologica Subalpina, 2004.

## Sitografia

Comitato contro il sottoattraversamento Tav di Firenze  
[www.notavfirenze.blogspot.com](http://www.notavfirenze.blogspot.com)

Associazione Idra  
<http://associazioni.comune.firenze.it/idra/inizio.html>

No Tav Torino-Lione  
[www.notav.eu](http://www.notav.eu)  
[www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org)  
[www.notav.info](http://www.notav.info)  
[www.ambientevalsusa.it](http://www.ambientevalsusa.it)

L'Altracittà - giornale della periferia  
[www.altracitta.org](http://www.altracitta.org)

Unaltracittà/Unaltromondo  
[www.unaltracitta.unaltromondo.it](http://www.unaltracitta.unaltromondo.it)