

Associazione di volontariato Idra

iscritta al Registro Regionale del Volontariato della Toscana per la promozione e la tutela del patrimonio ambientale e culturale

Tel. e fax 055.233.76.65, 320.161.81.05; e-mail idadra@tin.it; web <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>

COMUNICATO STAMPA Firenze, 5.12.'09

I numeri che non vi daranno mai in stazione ve li danno i cittadini

TAV: ecco cosa c'è da festeggiare Tratta Bologna-Firenze: radiografia di un disastro

I TEMPI

Doveva entrare in esercizio nel 2003. L'avvio è annunciato per il 13 dicembre 2009. I lavori sono partiti il 10 luglio 1996. **I tempi sono raddoppiati.** Ma manca ancora, per l'estensione di 60 km di tunnel, la galleria parallela di soccorso...

I COSTI

Il 7 agosto '91 la tratta prevedeva un costo di 2.100 miliardi di vecchie lire. Il progetto veniva presentato come finanziato al 60% con capitale privato, e sarebbe stato realizzato dalla TAV SpA presentata come società a maggioranza privata. Il 7 agosto 1997 il ministro dei Trasporti Antonio Burlando ammette che *"finora i privati i soldi non li hanno messi"*. A marzo 2008 viene portata a termine l'operazione di acquisizione del 100 per cento del capitale della TAV da parte delle FS, con l'esborso di 1083 miliardi. L'ultimo dato ufficiale rilevato relativo ai costi della tratta sul sito web della TAV risale al 2004 (da anni il sito TAV è chiuso) e ammonta a 5.205 milioni di euro (oltre 10.000 mld di vecchie lire), interamente pubblici. **Un incremento dell'ordine di grandezza del 400%. Senza contare che adesso sono tutti dichiaratamente fondi pubblici.** Secondo il prof. Aurelio Misiti, per sette anni Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, **l'adeguamento della tratta TAV ai necessari criteri di sicurezza farà lievitare ulteriormente i costi del 30-40%**, e la Bologna-Firenze rappresenterà *"il fattore limitante dell'Alta Velocità in Italia"*.

LE CONDANNE PENALI

Dopo il rinvio a giudizio nel 2003, si apre nel febbraio 2004 un processo penale presso il Tribunale di Firenze. Il 3 marzo 2009 viene pronunciata la sentenza di primo grado: **27 condanne per reati ambientali, da tre mesi d'arresto a 5 anni di reclusione, e provvisoriamente per il risarcimento danni di oltre 150 milioni di euro.** Le pene più alte sono inflitte ai vertici del CAVET, il consorzio di imprese che ha avuto in appalto i lavori: 5 anni per Alberto Rubegni, presidente del CAVET e amministratore delegato di *Impregilo* (impresa leader nel CAVET), e per Carlo Silva e Giovanni Guagnozzi, rispettivamente consigliere delegato e direttore generale del Consorzio.

LE CONTESTAZIONI DELLA CORTE DEI CONTI PER DANNO ERARIALE

741 milioni e 279 mila euro l'importo del danno erariale calcolato dai magistrati contabili. Chiamati a risponderne in queste settimane gli amministratori che approvarono un progetto che la Corte stima privo di adeguati studi di impatto ambientale, o che non avrebbero a sufficienza sui danni causati dai lavori in galleria. Fra di loro, **il senatore Vannino Chiti**, ex presidente della Regione Toscana, **il suo successore Claudio Martini**, assessore alla Sanità della giunta Chiti, **e altre 50 persone**, cui è stato inviato un «invito a dedurre»: sono i componenti delle giunte regionali toscane delle legislature 1990-1995 e 1995-2000 che votarono le delibere sotto accusa, il dirigente responsabile dell'istruttoria per la Conferenza dei servizi, i consiglieri della VI Commissione Ambiente del Consiglio regionale della Toscana che si espressero a favore delle decisioni, e i presidenti e membri delle Commissioni nazionali di Valutazione di Impatto Ambientale. Intanto il meccanismo finanziario perverso adottato col modello del "general contractor" viene documentato e denunciato, oltre che dai saggi e dai libri dell'ing. Ivan Cicconi, anche da autorevoli fonti istituzionali:

- la *Risoluzione Da AV ad AV/AC. Indagine relativa agli interventi gestiti da TAV S.p.A.* del Consiglio dell'**Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di lavori servizi e forniture** (19 dicembre 2007);
- le *Risultanze del controllo sulla gestione dei debiti accollati al bilancio dello Stato contratti da FF.SS., RFI, TAV e ISPA per infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione del sistema "Alta velocità"* della **Corte dei conti** (15 dicembre 2008) (*"Quel che è più grave, queste operazioni pregiudicano l'equità intergenerazionale, caricando in modo sproporzionato su generazioni future (si arriva in alcuni casi al 2060) ipotetici vantaggi goduti da quelle attuali"*).

GLI IMPATTI AMBIENTALI

Impattati 5 acquedotti, 73 sorgenti, 45 pozzi, 20 fiumi, torrenti e fossi. Drenati non meno di 150 milioni di metri cubi di acqua (150 miliardi di litri) nel solo territorio della Comunità Montana del Mugello (dal conteggio manca l'acqua drenata da Monte Morello). Secondo i consulenti del Pubblico Ministero le aste fluviali che accusano assenza di afflusso nel periodo arido si sviluppano per una estensione di 57,65 chilometri. **Mai usata per il trasporto degli inerti e dello smarino la linea ferroviaria Faentina**, nonostante gli impegni sottoscritti in fase di approvazione dell'opera: **tutto è stato trasferito su strada**, e si sono **spalmati oltre 100 km di asfalto per nuove strade** ('cura del ferro'). A luglio 2006, il Pubblico ministero contesta agli imputati la **reiterazione di una gran quantità di reati**, descritti in 220 pagine di relazione: sarebbero stati commessi negli anni successivi al sequestro dei cantieri ordinato dalla magistratura fiorentina nel giugno 2001, e sarebbero ancora in atto – in buona parte – alla data del deposito della nuova contestazione. **A maggio 2007, meno di un anno dopo, decade l'Osservatorio Ambientale Nazionale**, prorogato *ope legis* di 45 giorni dopo la scadenza 'naturale' di marzo 2007, e non viene più riattivato. Nella delicata fase di dismissione dei cantieri, dei siti di deposito, dei campi base, e a dispetto di tutti i solenni accordi sottoscritti in fase di approvazione dell'opera, chiude

l'unico pur debole strumento di controllo e monitoraggio della cantierizzazione TAV fra Bologna e Firenze. **Da oltre due anni dunque il danno all'ambiente, alle falde, ai corsi d'acqua, ai pozzi non viene più neppure misurato.**

· **LA QUALITÀ DELL'OPERA**

In tre gallerie dichiarate "ammalorate" (Firenzuola, Morticine, Borgo Rinzelli), in Mugello, si provvede alla **demolizione** e al **rifacimento di circa 2 km di linea**, a opera terminata, prima della posa dei binari, con un impegno di **quasi due anni di tempo** (da febbraio 2005 a dicembre 2006): **erano stati costruiti in cemento non armato in terreno argilloso.**

· **LA SICUREZZA**

Nel luglio 1998, chiamato a esprimere il proprio parere sulla interconnessione della tratta AV col Nodo di Firenze, la "Variante di Firenze Castello" (parere richiesto espressamente ai sensi della **legge 191/74, disapplicata** invece tre anni prima **per i 60 km di tunnel fra Vaglia e Bologna**), il **Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco di Firenze** ing. Domenico Riccio scrive, a proposito della configurazione dell'opera in costruzione, che **"si nutrono seri dubbi sulla rapidità ed efficacia dei mezzi di soccorso"**. Nel tunnel fra Firenze e Bologna, infatti, è stata adottata la tipologia costruttiva denominata "galleria monotubo a doppio binario" priva di tunnel di servizio, con finestre intermedie poste a distanza reciproca di 6-7 km. **"Nel caso di gallerie con finestre intermedie - si legge nel parere del Comando fiorentino - non è possibile avvicinare i mezzi di soccorso, inviati in appoggio al mezzo intermodale, in zone prossime all'incidente"**. I Vigili del Fuoco di Firenze premettono esplicitamente, nella stessa nota del 23.7.'98, che **"agli atti di questo Comando non esiste alcun parere relativo all'intera tratta Firenze-Bologna, ma unicamente il progetto di variante in argomento"**.

L'ing. Alessandro Focaracci (che risulta aver collaborato alla progettazione e aver redatto il piano sicurezza) a novembre 2008 dichiara, in merito alle soluzioni adottate in caso di deragliamento o collisione in galleria: **"E' previsto che l'esodo deve avvenire... è un autosoccorso... cioè i passeggeri devono poter scendere e raggiungere i punti di uscita autonomamente"** ("Exit", La7, *Inchiesta sulle Ferrovie dello Stato: dai pendolari alla TAV*).

Negli ultimi cinque mesi, fra luglio e novembre 2009, l'Associazione *Idra* ha trasmesso **richieste di intervento o istanze formali di accesso ad aggiornamenti informativi sulle caratteristiche dei tunnel e delle discenderie in relazione alle esigenze di sicurezza, sui piani di emergenza, sulle dotazioni e sui piani di addestramento e formazione del personale volontario, sui risultati delle esercitazioni svolte altrove in condizioni analoghe, sullo stato e i programmi di manutenzione della viabilità di accesso e dei presidi, sulle risorse stanziare**, ai seguenti soggetti:

- Presidente del Consiglio dei Ministri, Silvio Berlusconi;
- Amministratore Delegato di FS SpA, Mauro Moretti;
- Presidente della Giunta Regionale della Toscana, Claudio Martini;
- Prefettura di Firenze;
- Prefettura di Lodi;
- Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco di Firenze;
- Commissione Sicurezza delle Gallerie ferroviarie presso la 5^a Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale, Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità ferroviaria;
- Sindaci dei Comuni del Mugello;

Nessuno ha risposto ad alcuna delle richieste trasmesse.