

# Il nostro NO convinto al sottoattraversamento Tav di Firenze



Cantiere per la stazione Foster a Firenze, inquadratura in particolare sulla rampa "kiss and ride" sul lato rivolto verso il Mugnone. Foto di Tiziano Cardosi

“ Parla di autostrade, di alta velocità, di varianti di valico è purtroppo per l'Italia parlare di distruzione indiscriminata del patrimonio paesistico e ambientale. Se l'alta velocità è necessaria e indispensabile, allora dobbiamo pretendere che per il suo passaggio venga scelto sempre il danno minore. *Le città d'arte, tra queste Firenze, devono avere non uno, ma mille occhi di riguardo. Chi studierà il tracciato non dovrà usare il pennarello* (che traccia una linea su una carta topografica non tenendo conto di nulla) né dovranno essere tenuti presenti interessi politici locali o nazionali: *il bene della collettività deve prevalere su tutto*". Così si è espresso oltre 20 anni fa il Soprintendente per i beni ambientali e architettonici di Firenze, Prato e Pistoia, Domenico Valentini, a proposito del sottoattraversamento Tav di Firenze che prevede di scavare due tunnel a singolo binario di circa 7 Km sotto la città Patrimonio dell'Unesco. Un progetto approvato nel 1999 (con la nuova stazione nel 2003) ma fermo ormai da decenni, che è stato deciso e imposto alla città senza un momento pubblico di confronto fra progetti, priorità, costi e benefici. Da anni Italia Nostra ha lamentato la clamorosa assenza di un piano generale dei trasporti nell'area

fiorentina, piano che tuttora manca. Nel '99 la stazione centrale di S. Maria Novella è stata cancellata dall'opposizione del Ministero dei Beni culturali e sostituita dalla stazione sotterranea Foster a centinaia di metri di distanza, a ridosso del subalveo del torrente Mugnone (esondata l'ultima volta nel 1992), con tutt'altre caratteristiche architettoniche, valenza trasportistica e funzioni urbanistiche, che non sono mai state presentate alla città, agli organi tecnici indipendenti, perché potessero esprimere osservazioni e suggerimenti.

L'attuale Presidente regionale toscano ha scoperto solo grazie alle segnalazioni dei cittadini che la stazione Foster, preteso "segno" del futuro architettonico della città, non è mai stata sottoposta alla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente. Sono inoltre stati estromessi dalle decisioni sul trasporto e al deposito delle terre di scavo gli stessi Comuni destinati ad accoglierle, nonostante i gravissimi problemi ambientali che l'esperienza TAV in Mugello ci ha lasciato, con oltre 200 sorgenti d'acqua completamente seccate e danni ambientali irreversibili anche a Monte Morello e a Sesto fiorentino. Il consenso di quegli stessi Co-

**MARIARITA SIGNORINI**

Presidente nazionale  
di Italia Nostra

Si ringrazia per il contributo Girolamo dell'Olio Presidente Associazione IDRA

Firenze, cantieri della stazione Foster. Foto di Tiziano Cardosi



muni è stato acquisito scambiando rischi per l'ambiente con discutibili contropartite economiche. La Direzione Distrettuale Antimafia ha evidenziato "il raccapricciante mosaico di collusioni politico affaristiche" nell'inchiesta sulla TAV fiorentina oggi finita anch'essa in tribunale.

Il presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione Raffaele Cantone ha definito la vicenda TAV a Firenze "paradigmatica del peggio possibile in Italia", 20 anni di sprechi e di gestione inconcludente di un progetto non condiviso. Non propone nemmeno qualche riflessione la sentenza della Corte dei Conti sulla vicenda TAV in Mugello, per la quale Italia Nostra Firenze si è costituita parte civile, dove "Ministero e Regione potevano e dovevano sapere prima quello che sarebbe successo e poi ciò che è accaduto

davvero", e amministratori regionali sono stati riconosciuti responsabili di una "condotta gravemente colposa, (...) censurabile superficialità, insolita pervicacia e in violazione a elementari norme di diligenza".

Il contraente generale a cui è stata affidata la costruzione dell'opera, svolge funzioni di controllore-controllato con imprese capofila venute meno, una dopo l'altra, per dissesti finanziari.

L'attuale sindaco ha poi smantellato alla radice, da un giorno all'altro, il progetto di stazione Foster rivendicando la centralità di S. Maria Novella, per poi tornare a difendere il vecchio progetto.

Neppure è stato rinnovato, da un anno, l'Osservatorio ambientale, l'unico strumento di controllo pubblico degli equilibri della falda, impattata perpendicolarmente dalle paratie e dagli scavi effettuati per preparare la mastodontica stazione Foster in zona Macelli-Circondaria.

Per concludere, il modello di offerta ferroviaria con l'entrata in esercizio della TAV ha progressivamente emarginato il servizio più economico e forse più sicuro, quello intercity fra città prossime come Firenze e Bologna, riducendo il diritto dei cittadini alla scelta fra tipologie di trasporto diverse, in barba all'art. 3 della Costituzione. □

## PERCHÉ IL CR DI ITALIA NOSTRA PIEMONTE È CONTRARIO ALLA TAV

Sin da quando si è iniziato a parlare di TAV (sono passati ormai trent'anni!) il Consiglio Regionale di Italia Nostra Piemonte ha espresso la propria contrarietà a questa grande opera tanto costosa quanto inutile.

Il previsto aumento del traffico merci in trent'anni non è avvenuto, la prospettiva di una devastazione della valle, già penalizzata da altre pesanti infrastrutture, a causa degli scavi per costruire i tunnel, con conseguenti elementi quali la polvere di amianto, la radioattività, l'inquinamento delle falde acquifere profonde, la non sostenibilità energetica, la costruzione delle discariche per il materiale di scavo... e molti altri i fattori che hanno spinto la maggioranza degli abitanti della Val Susa ad opporsi, sono ragioni per cui il CR Piemonte si è sempre dichiarato contrario. Ma la ragione prima è che in Italia si vorrebbe creare un'infrastruttura di tale impatto quando non esiste un Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica. Coloro che a favore della ferrovia ad alta velocità prospettano il passaggio dalla gomma al ferro, passaggio a favore dell'ambiente, non considerano che questo passaggio non sarebbe automatico e non è detto avverrebbe.

Non sta scritto da nessuna parte. Prima è necessario pianificare, poi si costruiscano le strutture in base alla pianificazione. In Italia tutto avviene invece caso per caso, senza una logica di sistema. Sappiamo inoltre quanto i potenti della gomma continuano e continuerebbero ad essere contrari al ferro, anche in presenza di una linea veloce. In sintesi, Italia Nostra rifiuta un modello di sviluppo non sostenibile, basato sulla crescita continua dell'economia con il pretesto della crescita del lavoro, che non ci sarebbe (le grandi imprese che opererebbero si servirebbero dei propri operai specializzati e già formati e non assumerebbero manodopera da formare), e su un consumo di suolo intollerabile, a scapito di urgenti opere di ripristino, messa in sicurezza idrogeologica e salvaguardia.

Adriana Elena My, *Presidente del Consiglio Regionale di Italia Nostra Piemonte*