

Il Fatto: Toscana, il centrosinistra si divide sulla Tav I comitati: “Opera costosa e dannosa”

Lunedì Agosto 08 2011 10:33



[Alta velocità](#)

di **Anna Riccardi***

I tre assessori regionali di Idv e Fds della giunta di Enrico Rossi non hanno partecipato al voto sull'accordo ministeriale per lo snodo dell'Alta velocità a Firenze. La stazione di Foster e il doppio tunnel da 7 chilometri potrebbero costare 3 miliardi di euro. “Intervento devastante per la città e con rischi per la falda”, accusano i No Tav. Proposto un progetto alternativo in superficie da 300 milioni di euro

*** [Clicca qui per commentare l'articolo sul Fatto](#) ***

I tre assessori regionali di Idv e Fds della giunta di Enrico Rossi non hanno partecipato al voto sull'accordo ministeriale per lo snodo dell'Alta velocità a Firenze. La stazione di Foster e il doppio tunnel da 7 chilometri potrebbero costare 3 miliardi di euro. “Intervento devastante per la città e con rischi per la falda”, accusano i No Tav. Proposto un progetto alternativo in superficie da 300 milioni di euro

Anche la politica toscana deve fare i conti con l'Alta velocità. Nel giorno dell'ennesimo accordo ministeriale necessario per dare il via ai lavori del nodo fiorentino, la maggioranza che sostiene il governatore **Enrico Rossi** si diversifica. Idv e Fds hanno infatti deciso di non far partecipare i loro tre assessori al voto sul testo dell'accordo. **Fabio Evangelisti**, deputato e segretario regionale dipietrista, ha chiesto esplicitamente “garanzie per il perseguimento degli interessi pubblici e una sollecita campagna di confronto con i cittadini e le altre amministrazioni locali, visto che a oggi – ha aggiunto – non sono state spiegate le ragioni della scelta per confrontarla eventualmente con altre soluzioni”.

Si tratta di una posizione nuova nel panorama del centrosinistra toscano, che dopo anni accende così i riflettori su un progetto che molti considerano sbagliato per Firenze. Una [nuova Stazione](#), progettata dall'archistar **Norman Foster**, e un doppio tunnel lungo sette chilometri che potrebbe arrivare a costare sui 3 miliardi di euro, tutti soldi pubblici prelevati dal già deficitario bilancio dello Stato.

L'accordo è stato comunque firmato a Roma alla presenza del ministro dei Trasporti **Altero Matteoli**, del sindaco **Matteo Renzi**, di Rossi, della Provincia e di Trenitalia e Rfi. Tutti d'accordo nel garantire al capoluogo 80 milioni in opere di compensazione. A Firenze, invece, sotto la sede della Regione, il [Comitato contro il sottoattraversamento](#) e Italia Nostra hanno organizzato una contestazione ed è proprio dalla piazza che arriva il commento più caustico: “Specchietti e perline in cambio di oro, la storia è vecchia. Compensazioni ridicole in cambio di una grande opera che devasterà il territorio e che serve solo a stornare soldi dal pubblico al privato. Per Firenze è inutile, considerate le alternative possibili”.

Gli 80 milioni saranno spesi soprattutto in opere per la viabilità cittadina. Renzi ha rivendicato queste risorse come un nuovo successo per la sua amministrazione mentre, ha fatto notare la consigliera di opposizione di [perUnaltracittà Ornella De Zordo](#), “nessuna nuova risorsa arriverà in città, i milioni già stanziati saranno semplicemente destinati ad altre infrastrutture rispetto a quelle originarie”. Enrico Rossi ha puntato sulla crescita economica legata ai cantieri affermando che “questo investimento è un fatto decisivo per lo sviluppo della Regione che sarebbe stato miope non cogliere”. Il Pdl attacca Renzi ma tace sul merito, e in genere chi tace acconsente, anche nella città di **Denis Verdini**.

Il progetto non ha mai convinto i fiorentini sia per lo spreco di denaro pubblico per una proposta culturalmente vecchia sia perché giudicato troppo pericoloso per una città che l'Unesco ha inserito tra i siti Patrimonio dell'umanità. Il tunnel infatti passa poche decine di metri sotto la cerchia Ottocentesca della città e sotto la [Fortezza da basso](#), voluta dai Medici per difendersi dai fiorentini. Cinquecento anni dopo il potere politico usa altri mezzi e i cittadini hanno abbandonato i tumulti di piazza, organizzandosi in un Comitato che sostiene [un progetto alternativo](#) dai molti pregi, dicono: sostenibile ambientalmente, dai tempi di realizzazione ridotti, meno costoso – solo 300 milioni – ma forse proprio per questo ignorato dalle amministrazioni locali. Grazie alle competenze di diversi geologi, ingegneri ferroviari, urbanisti e architetti dell'Università di Firenze è nato infatti un progetto di superficie che si interscambia con la rete pendolare.

Intanto l'appalto, del valore di 715 milioni di euro e già lievitato a 1.350, è stato vinto dalle cooperative Coopsette ed Ergon. Quando nacque il Comitato l'allora assessore regionale ai Trasporti, l'ex Pci **Riccardo Conti**, invitò gli operai a piantare le tende nei cantieri per contrastare chi chiedeva un progetto meno impattante per la città.

Il Comitato ha prodotto nel tempo una ricca documentazione per smontare quello che considerano un progetto ricco di falsi miti. La Valutazione di impatto ambientale, ad esempio, risale al 1998 ed è stata fatta su un progetto poi abbandonato. Secondo **Teresa Crespellani**, docente di Ingegneria sismica di fama internazionale, [i limiti del progetto del progetto sono tanti](#). Inoltre la Stazione Foster provocherà, dicono i No Tav, un effetto diga nel sottosuolo, prosciugando a valle la falda e provocandone l'innalzamento a monte. Il problema è che l'area interessata dall'impatto è

abitata da decine di migliaia di persone. Le loro case subiranno danni inevitabili, come del resto è successo a Bologna per il progetto gemello.

A vigilare in teoria c'è l'Osservatorio ambientale, organo tecnico sì, ma di nomina politica, e che vede fra i suoi membri un rappresentante della committenza, cioè Rfi. Lo scorso 19 luglio, inoltre, il Genio civile ha rilevato gravi criticità nel rispetto delle norme antisismiche.

L'Alta velocità che già ora passa in città, sostengono i No Tav fiorentini, con poche modifiche al tracciato attuale potrebbe passare in superficie, garantendo gli stessi tempi di percorrenza.

**Il Fatto Quotidiano*