

Il libro

**Il libro** Un tunnel sotto il centro abitato e una stazione nuova di zecca per permettere ai treni veloci di guadagnare pochissimi minuti di marcia. La storia nel nuovo lavoro di Stefania Divertito

# Tav a Firenze, così un'opera diventa un incubo

**Stefania Divertito**

«È l'Italia», mi spiega Riccardo Panerai, architetto che vive qui con sua moglie e i suoi figli.

«Qui» è l'enorme cantiere di fango e acqua che si stende sette piani più giù. Siamo praticamente sopra il cantiere, come il palco di un gran teatro, una finestra affacciata sul futuro. La temuta talpa che scaverà un tunnel sotto Firenze, a un passo dai musei e dal David di Michelangelo, non è ancora entrata in azione. Ma già le vibrazioni della benna hanno fatto scappare i residenti, quelli che hanno potuto farlo. «Qui», è uno degli ultimi cantieri dell'Alta Velocità che interessano la Toscana. Firenze sta per essere sventrata per far passare in un tunnel ferroviario i Frecciarossa che, nel disegno finale, non fermeranno più a Santa Maria Novella ma in un'altra stazione, la Foster, nuova di zecca di cui è possibile ammirare il rendering: una specie di uovo di cristallo che si svilupperà per la maggior parte in sotterranea. Venticinque metri sotto questo strato di terra e fango. La stazione consisterà in un solo volume, lungo 454 metri e largo 52. Provo a immaginarmi il futuro: i treni passeranno qua sotto. Qui si fermeranno, poi proseguiranno sottoterra negli Appennini, per raggiungere Bologna. È il progresso, voglio convincermi. Ma è proprio necessario sventrare le viscere di Firenze per far passare l'Alta

Velocità? Quanti minuti si recupereranno sulla già remunerativa tratta Milano-Roma: cinque? Diciamo dieci? Avranno messo nel conto tutto? «Lo sa che i minuti che il treno risparmierà saltando Santa Maria Novella e fermando nella nuova stazione che costruiranno qui saranno persi comunque?», mi sta dicendo l'architetto, BlackBerry di ordinanza al collo e agenda fitta di impegni. «Il treno, per arrivare qui, dovrà compiere una curva, dove dovrà necessariamente rallentare. E allora perché? Perché spendere tutti questi milioni quando a Firenze abbiamo già altre stazioni già costruite e poco utilizzate come Firenze Statuto? Perché non usano quelle per far fermare l'Alta Velocità?». A me sembrano domande ragionevoli, ma guai a mettere in dubbio il progetto Foster, finisci subito nel calderone dei facinorosi no Tav. E invece sono solo domande ragionevoli. Come quelle che si ponevano gli abitanti del Mugello, quasi dieci anni fa, che non furono ascoltate, e che si sono rivelate più che ragionevoli. Senseate, anzi, predittive. (...)

**«Io ho un contratto. Ho un contratto dove devo ottemperare a certe prescrizioni.** Il mio compito è di ottemperare a tutte le prescrizioni».

Carlo Silva era consigliere delegato del consorzio Cavet, l'esecutore materiale della tratta Alta Velocità Firenze-Bologna, di cui fanno parte Impregilo e Fiat Engineering. È il 3 aprile 2008. Carlo Silva è imputato al processo di primo grado insieme con al-

tri ventisei dirigenti e responsabili del consorzio, perché scavando nella pancia del Mugello hanno portato progresso e tecnologia e rubato acqua a fiumi, torrenti, pozzi e quindi acquedotti. Hanno regalato all'Italia un treno capace di andare da Santa Maria Novella a Bologna centrale in mezz'ora, ma per realizzarlo hanno fatto precipitare le falde idriche duecento metri sottoterra. I letti dei fiumi sono diventati strade di ciottoli levigati. È possibile risalirli camminando, i torrenti di una volta. Innaturali percorsi da trekking laddove scorreva l'acqua.

**Nel 2008 Carlo Silva e gli altri del Cavet erano sul banco degli imputati.** Nell'aprile del 2009 sono stati condannati per gestione illegale delle terre di scavo. Tre anni dopo, il 27 giugno 2011 il verdetto è stato capovolto in secondo grado: praticamente tutti assolti i ventisette imputati, incluse numerose prescrizioni. E l'acqua? I 150 milioni di metri cubi drenati, se si prendono in considerazione i dati fino al 2004? Il reato non c'è, nonostante sia confermato che l'evento è stato "colposo". Ma il danno rimane lì. Anzi, è peggiorato. Alla lettura della sentenza di secondo grado gli avvocati difensori non hanno reagito come nei film. Non si sono abbracciati, non hanno esultato. È come se lo stessero aspettando, il verdetto di assoluzione, che per tutti gli altri è stato un pugno dritto nel petto. L'unico disappunto, compassato, ma ugualmente indignato è stato quello del pubblico ministero, Gianni Tei. Ad ogni parola il suo indice sottolineava la sentenza con un no. Il reato non sussiste.

No. No. No. Il dito che va da destra a sinistra. La testa bassa del magistrato. Tutti assolti.

No.

Reato prescritto. Risarcimenti annullati. Alcuni residenti del Mugello impattati dovranno pagare invece anche le spese processuali. Sguardi interrogativi tra i banchi dell'aula del tribunale. Il no del dottor Gianni Tei è il simbolo dell'opposizione di una valle che non ci sta.

D'estate nel Mugello scompaiono 57,65 chilometri di fiumi e corsi d'acqua. L'impatto indiretto colpisce altri 24 chilometri. A questi si devono aggiungere 67 sorgenti, 37 pozzi, 5 acquedotti privati che rimangono all'asciutto. Il tracciato dell'Alta Velocità Fi-

renze-Bologna corre per 72 chilometri sottoterra. Il progetto è nato nel 1992 ed è entrato in esercizio a dicembre del 2009. I lavori sono iniziati a metà degli anni Novanta, ed è allora che cominciano i problemi. Sono notizie che non avremmo avuto senza il lavoro certosino del magistrato, degli avvocati di parte civile e delle associazioni, Idra in testa. (...)

**Girolamo Dell'Olio ha buffi occhiali da vista.** Una mezzaluna di vetro senza montatura, con la curva discendente che sembra seguire la forma delle sopracciglia. È la migliore guida possibile. La sua associazione Idra è il cane da guardia di amministratori e politici. Conosce tutti i torrenti, i corsi d'acqua, i pozzi, i fiumi del Mugello. Li conosceva da prima, da prima della Tav s'intende. Idra si è costituita parte civile

con il Wwf, Legambiente e Italia Nostra in entrambi i processi. La sentenza di secondo grado ha curiosamente stabilito che dovranno ricevere un risarcimento, nonostante le assoluzioni. Promette che non lo prenderà mai il treno che sfreccia sotto terra negli Appennini, anche se per tenere fede alla sua parola non gli resta che l'Intercity. «Ricorreremo in Cassazione al fianco della procura, senza dubbi. Non vogliamo i 20mila euro di risarcimenti stanziati per le associazioni se questo deve servire a tapparci la bocca». ■

*Da La Valle assetata, estratto dal libro Toghe Verdi, di Stefania Di-vertito, edizioni ambiente Verde Nero Inchieste, da oggi in libreria*

**La sentenza di secondo grado ha curiosamente stabilito un risarcimento, nonostante le assoluzioni**

**L'architetto: «Lo sa che i minuti che il treno risparmierà saltando Santa Maria Novella saranno persi comunque?»**



