

Documento di denuncia delle conseguenze economiche ed ambientali successive alla esecuzione del sottoattraversamento appenninico della linea ferroviaria ad Alta Velocità Bologna-Firenze. (origine <http://associazioni.comune.fi.it/idra/7-5-'03.html>)

Associazione di volontariato *Idra*

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

Via Vittorio Emanuele II 135, 50134 FIRENZE; Tel. e fax 055.233.76.65; Tel. 055.48.03.22; Tel. e fax 055.41.04.24

e-mail idrafir@tin.it; web <http://associazioni.comune.firenze.it/idra/inizio.html>

Firenze, 7.5.'03

Al Presidente e ai Membri del Senato

Al Presidente e ai Membri dell'Assemblea Nazionale

REPUBBLICA FRANCESE

OGGETTO: Progetto di linea ferroviaria ad Alta Velocità Torino-Lione: memoria sulle conseguenze economiche e ambientali della progettazione e dell'esecuzione del sottoattraversamento appenninico per la costruzione della linea ferroviaria ad Alta Velocità Bologna-Firenze.

Gentili Senatori, gentili Deputati,

desideriamo documentarVi in maniera sintetica, con la memoria e gli 11 allegati che seguono, le condizioni e le conseguenze della cantierizzazione per la linea ferroviaria ad Alta Velocità in corso di costruzione sotto l'Appennino tosco-emiliano fra Bologna e Firenze, dal momento che - abbiamo appreso - sarete presto chiamati a pronunciarVi sul progetto di sottoattraversamento delle Alpi per la costruzione di una analoga linea ferroviaria fra Lione e Torino.

Speriamo che l'esperienza (non esemplare) della cantierizzazione in corso in Toscana possa contribuire a evitare all'erario francese, nonché alle economie, agli ambienti e alle popolazioni soggette alle interferenze della cantierizzazione proposta, il rischio di subire i danni e le sofferenze attestati in Italia.

La descrizione - per quanto sommaria - del modello di approvazione e di esecuzione dell'opera come esso risulta dall'esperienza toscana potrà in ogni caso esserVi utile - ci auguriamo - a porre con cognizione di causa condizioni adeguate di salvaguardia e di tutela degli interessi delle popolazioni e del territorio nel rapporto con le autorità italiane centrali e locali, rivelatesi nel tempo così scarsamente affidabili nell'esercizio dei propri poteri e nella implementazione delle necessarie garanzie. Avverso il Governo italiano responsabile dell'approvazione dell'opera è stato depositato lo scorso maggio 2002, a firma dell'Associazione scrivente e dell'Associazione ambientalista nazionale *Italia Nostra*, uno specifico ricorso presso la Commissione Europea.

Restiamo a Vostra disposizione per ogni eventuale esigenza di approfondimento, rinviandoVi sin da ora alla documentazione pubblicata (in lingua italiana) sui siti internet dell'Associazione:

- <http://associazioni.comune.firenze.it/idra/inizio.html>;

Il presidente-portavoce

Girolamo DELL'OLIO

Cantierizzazione per la costruzione della linea ferroviaria ad Alta Velocità

sotto l'Appennino fra Bologna e Firenze:

RAPPORTO TOSCANA

un contributo conoscitivo a disposizione del Parlamento francese

chiamato a pronunciarsi sul progetto di tratta ferroviaria ad Alta Velocità Lione-Torino

I tempi di realizzazione

Il primo contratto per la costruzione della tratta Bologna-Firenze della linea ferroviaria ad Alta Velocità Milano-Napoli è stato siglato nel 1991, quando l'Ente Ferrovie dello Stato ha attribuito a TAV SpA (la Società istituita per la realizzazione delle nuove linee veloci) la concessione per la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico delle linee ad Alta Velocità Milano-Napoli e Torino-Venezia. Il primo cantiere è stato inaugurato nel luglio 1996. Secondo i programmi annunciati sulla base

dei progetti esecutivi approvati un anno prima, nel luglio 1995, la linea (73,3 km di gallerie sotto l'Appennino tosco-emiliano su 78,5 km totali) sarebbe dovuta entrare in esercizio all'inizio dell'anno 2003 (allegato 1). Al giorno d'oggi (maggio 2003), essa risulta costruita soltanto al 67% (allegato 2). I progetti relativi al tratto terminale verso Firenze della linea Bologna-Firenze (denominato "Variante Firenze Castello") sono stati approvati nel luglio 1998, e la relativa cantierizzazione è iniziata nel giugno 1999 (allegato 2). Gli ultimi aggiornamenti del sito ufficiale della TAV SpA (allegato 3) forniscono la data del 2007 come "tempi di fine lavori" per l'intera tratta Bologna-Firenze, nodi urbani esclusi.

I costi di costruzione

I costi per la costruzione dell'intera tratta Bologna-Firenze, sulla base del contratto firmato nel 1991, ammontavano a circa 2.100 miliardi di lire, equivalenti a circa € 1.100 milioni (allegato 4). Oggi i costi risultano lievitati a € 4.700 milioni (allegato 3). In un'intervista al quotidiano *La Nazione* (allegato 5), il presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici Aurelio Misiti si è peraltro dichiarato - lo scorso ottobre 2001 - indisponibile a firmare il collaudo dell'opera in assenza della galleria di servizio, di cui il tunnel è tuttora privo nonostante le reiterate segnalazioni alla magistratura e alle più alte cariche pubbliche (Ministri dell'Ambiente, dell'Interno e dei Trasporti, sottosegretari, Servizio di protezione civile, Presidenti della Repubblica). L'adeguamento agli standard di sicurezza richiederà, secondo Aurelio Misiti, un ulteriore investimento compreso fra il 30% e il 40% del costo dell'opera. Va da sé che l'adeguamento provocherebbe anche un ulteriore aggravio del già pesante impatto ambientale e sociale.

L'architettura contrattuale proposta per l'opera nel 1991 prevedeva - per i circa 1100 milioni € stimati necessari - un finanziamento al 60% privato e al 40% pubblico. Sulla base della presunta maggioranza del finanziamento privato la TAV SpA ha affidato alla FIAT SpA l'esecuzione dei lavori a trattativa privata. A agosto 1997 il Ministro dei Trasporti Claudio Burlando ammetteva tuttavia che nella TAV SpA "*finora i privati i soldi non li hanno messi*" (*Corriere della Sera*, 7.8.'97). A marzo 1998 veniva annunciato infine il riacquisto dell'intera TAV SpA da parte della Società per Azioni Ferrovie dello Stato, a capitale interamente pubblico.

Le conseguenze economiche e ambientali locali

Danni agli acquiferi dell'Appennino sono stati documentati nella provincia di Firenze a partire dal 1997. Nell'estate del 1998 sono risultate intercettate e essiccate le sorgenti che approvvigionavano la rete idrica pubblica di Visignano e quella privata di Castelvecchio, nel Comune di Firenzuola. Sono stati contemporaneamente registrati prosciugamenti di corsi d'acqua superficiali con moria di trote e crostacei. Non è dato sapere se interferenze con la falda abbiano avuto luogo in precedenza in ambienti non antropizzati, dal

momento che mancano i dati di monitoraggio *ante operam*: la messa a punto e l'esecuzione dei piani di monitoraggio sono state infatti affidate alla stessa TAV SpA che - secondo quanto hanno attestato verifiche istituzionali successive - ha omesso di monitorare ampie fasce di territorio rivelatesi poi seriamente vulnerate dai lavori di scavo per il tunnel ferroviario. A partire dal 1998 - in ogni caso - le intercettazioni della falda freatica si sono fatte sempre più gravi e frequenti (allegato 6), accompagnate da frane, allagamenti, sversamenti di acque inquinate in alvei di torrenti, lesioni a fabbricati, cedimenti o sprofondamenti di terreni. Più volte l'Osservatorio Ambientale nazionale - istituito ma solo in ritardo posto in grado di operare dal Ministero dell'Ambiente - si è trovato costretto a deliberare (nonostante la compresenza in esso di organi controllori e società controllate, ciascuno con potere di veto) la richiesta di sospensione delle attività di cantiere, e ad ammettere le gravi lacune riscontrate nei progetti. Solo nel 2002, peraltro, un finanziamento pubblico mirato ha permesso di quantificare - attraverso una ricerca affidata al prof. Giuliano Rodolfi, ordinario di Geografia Fisica e Geomorfologia presso l'Università degli Studi di Firenze, una volta resi disponibili i dati di monitoraggio rilevati da TAV - la mole globale del danno idrico prodotto dalla cantierizzazione TAV sul versante toscano della tratta Bologna-Firenze: entro il maggio 2002 sono risultati interferiti 45 milioni di metri cubi di preziosa acqua di montagna (allegato 7), per effetto di processi di abbattimento dei livelli di falda stimati probabilmente irreversibili. L'emorragia idrica è tuttora gravemente in corso: da mesi fuoriescono dai cantieri TAV del versante toscano della tratta oltre 700 litri di acqua al secondo (allegato 8). Non sono stati a oggi attivati studi sistematici e continuativi in grado di monitorare, calcolare e prevedere gli impatti ambientali globali sugli ecosistemi montani e collinari del Mugello e del Monte Morello (alle porte della città di Firenze). Alle comunità residenti via via colpite dalla crisi idrica l'acqua è stata restituita prima con le autobotti, poi con nuove reti acquedottistiche che hanno sostituito l'erogazione di acqua di montagna in caduta con acqua pompata dal fondovalle, in alcuni casi transitata dai cantieri, dotata dunque di peggiori caratteristiche organolettiche, a prezzo di un dispendio energetico ed economico permanente, e dell'inquinamento ambientale ad esso correlato. Danni economici consistenti non temporanei sono stati arrecati - oltre che alle comunità colpite dalla crisi di approvvigionamento idropotabile - anche alle specifiche categorie economiche che sulla disponibilità di acqua fondano le proprie attività (imprese agricole, latteo-casearie e zootecniche).

Dal 1998 sono attestate gravi forme di inquinamento dei corpi idrici ricettori dei derivati delle lavorazioni di cantiere (fango, polveri, inquinanti chimici), sottoposti a misure insufficienti di depurazione. Si tratta di fiumi e torrenti già dotati di un elevatissimo indice di qualità biotica, che scorrono in aree particolarmente pregiate, proposte all'Unione Europea dalla Regione Toscana quali Siti di Importanza Comunitaria in base alla Direttiva 92/43/CEE "Habitat" finalizzata alla tutela di *"habitat naturali e aree significative per la presenza di specie animali e/o vegetali di interesse comunitario"*: le acque di questi fiumi o torrenti sono precipitate dalla classe di qualità I alla classe di qualità IV degli indici I.B.E. (Indice Biologico Estesio); in qualche caso si è giunti fino alla morte biologica, caratterizzata dalla scomparsa di ogni forma di macroinvertebrato, al punto da non poter procedere alla stessa classificazione I.B.E. (allegato 9).

Gli esiti di un'inchiesta svolta dalla Procura della Repubblica di Firenze hanno prodotto nel giugno 2001 il sequestro di un cantiere, di sette cave e di otto depositi strategici per la cantierizzazione TAV in Toscana: numerosi esponenti del consorzio di imprese-guida e titolari di ditte impegnate nei lavori in appalto sono stati indagati e rinviati a giudizio per svariati reati di inquinamento ambientale (ad esempio: gestione abusiva di discariche di inerti con conferimento di materiali di scavo contaminati; smaltimento, trasporto e recupero non autorizzati di rifiuti; omessa attivazione delle procedure di bonifica; truffa ai danni della Regione Toscana; danneggiamenti di acqua di falda nella coltivazione delle cave; stoccaggi provvisori non autorizzati di rifiuti speciali). L'inchiesta si è sviluppata anche intorno alle evidenze di depauperamento delle risorse idriche e di inquinamento dei corpi idrici. I processi legati alle due inchieste saranno unificati in un unico procedimento. L'udienza è stata fissata per il prossimo 23 ottobre 2003 presso il Tribunale di Firenze.

Palesi, infine, le conseguenze della cantierizzazione (discariche, cementificazione, creazione di infrastrutture di supporto ai cantieri), e dell'opera stessa, sulla qualità paesaggistica dell'ambiente collinare storicizzato dell'Alto Mugello, del Mugello e delle pendici del Monte Morello.

Le conseguenze sanitarie

La cantierizzazione TAV ha prodotto conseguenze nefaste sulla qualità della vita e la salute delle popolazioni residenti in prossimità dei cantieri o lungo la viabilità utilizzata dai mezzi pesanti legati alle attività di cantiere (allegato 10). In assenza di un piano specifico di monitoraggio e di tutela della salute e della qualità della vita dei cittadini residente, non è tuttavia possibile disporre, a oggi, di dati statistici obiettivi al riguardo. Si è reso comunque necessario trasferire in corso d'opera comunità di residenti dalle proprie abitazioni in siti alternativi.

La presenza di un servizio istituzionale di vigilanza pubblica per la prevenzione e la sicurezza sui luoghi di lavoro ha permesso di attestare (ma solo in parte di mitigare) le condizioni di pesante sofferenza fisica, psicologica e sociale in cui sono stati e sono tuttora costretti a operare i lavoratori dei cantieri, per l'effetto combinato dei ritmi di lavoro usuranti (fino a 48 ore settimanali notturne in galleria, con cambiamenti di turno sulle 24 ore giornaliere ogni settimana), delle condizioni ambientali altamente inquinanti (allegato 11), della segregazione sociale in campi base spesso lontani dai paesi e non collegati da servizi con le comunità ospiti.