Riceviamoe pubblichiamo dai "Comitati dei cittadini"(comitatideicittadini@email.it):

"ALTA PERICOLOSITA' (265 giorni all'AV)

Probabilmente neanche quel 20% di fiorentini che, secondo Massimo Morisi, garante della comunicazione per il PIT (Piano di Indirizzo Territoriale,della Regione Toscana), conoscono il progetto di sottoattraversamento ferroviario di Firenze, è al corrente delle disavventure deiresidenti e dei commercianti di via Carracci a Bologna a causa deilavori per la nuova Stazione sotterranea dell'AV.Così sono state descritte pochi giorni fa in una conferenza stampa dell'Associazione di volontariato Idra:

"A causa dell'immissione di oltre 1000 tiranti nel sottosuolo [per ilconsolidamento del terreno sovrastante], il sistema fognario di via Carracci è stato occluso dal cemento. Le conseguenze, nelle cantine dei vari fabbricati, sono state devastanti".

Ciò ha comportato "la presenza dei mezzi di auto spurgo per circa un anno". "La fragile rete commerciale di un'arteria di traffico veicolare come via Carracci è stata annientata da 4 anni di lavori invasivi". Parliamo di crepe negli edifici, di evacuazione di fabbricati, di perizie truccate, di informazione zero. Parliamo di un Osservatorio ambientale che non ha mosso un dito, di un Comune che non sostiene i cittadini nei confronti delle Ferrovie per il riconoscimento dei danni subiti. In questa situazione sono da 4 annie altri 4 ce ne dovranno stare. Se consideriamo che la nuova Stazione di Bologna sta sorgendo in un'area già ferroviaria, cosa succederà a Firenze dove le talpe scaveranno fino a 600 m. di distanza dalla ferrovia, in quel centro storico che sarebbe ancora patrimonio dell'umanità riconosciuto dall'UNESCO,dove saranno coinvolti, oltre al mal sicuro sottosuolo, 140 abitazioni e qualche monumento per un periodo che, secondo quanto previsto nella Conferenza di servizi del '99, sarà di almeno 9 anni? Per capire come funzionano le cose, ecco alcune dichiarazioni rilasciatenel corso del "workshop" di presentazione del progetto che si ètenuto giovedi 19 marzo alla Palazzina Reale di S.M. Novella. "Stiamo aspettando il progetto esecutivo della Stazione e del sottoattraversamento. Progetto in cui ci sarà anche la versione definitiva del piano della mobilità di cantiere. Su questa base ci confronteremo con le Ferrovie e vigileremo perché i fastidi derivanti dalla cantierizzazione siano ridotti il più possibile". Chi lo dice? Ma il vicesindaco Giuseppe Matulli! Il principale responsabile dei cantieri della Linea 1 della tramvia, al momento con15 mesi di ritardo, e che vorrebbe aggiungere al tunnel TAV i cantieri delle Linee 2 e 3.

"Abbiamo preso tutti gli accorgimenti ingegneristici possibili: ad oggi non prevedo fenomeni tali da poter arrecare danni alle abitazioni".

Questesono invece le parole di RFI, la società che tramite la sua controllata TAV ha affidato i lavori per l'Alta Velocità a CAVET la quale ha provocato nel Mugello la perdita di 150 milioni di mc. di acqua di montagna e un miliardo di euro di danni e i cui vertici sono stati recentemente condannati per reati ambientali dal Tribunale diFirenze .

"Chi continua a proporre di passare in superficie non capisce che noiabbiamo costruito un progetto strategico ad alta capacità, dove i binari in superficie diventano una grande metropolitana regionale per i pendolari".

Mancava appunto lui, l'assessore regionale ai trasporti e all'urbanistica Riccardo Conti: lo stesso che, per sostenere la necessità del sottoattraversamento, ha affermato recentemente che il passaggio in superficie avrebbe provocato l'abbattimento di 200 edifici. Lo stesso che, alterando ogni verità, ha affermato, senza fondamento,che quel progetto sarebbe stato scartato a suo tempo per l'impatto ambientale che avrebbe avuto sulla città.

"Il sistema dell'AV non è affatto di élite, è una grande'metropolitana nazionale' che si caratterizzerà sempre di più per la grande apertura popolare, con prezzi di gran lunga competitivi. Elitario è chi si oppone alla TAV".

Per finire, l'ultimo personaggio del teatrino: Mauro Moretti,amministratore delegato di "Ferrovie dello Stato", l'azienda che gestisce i trasferimenti a corto raggio (il 90% del trafficoferroviario), cioè quei treni dei pendolari dove ogni giorno icittadini italiani perdono un po' della propria dignità e deipropri diritti costituzionali, costretti come sono a viaggiare incondizioni vergognose per un paese civile.Mentre annunciano di prepararsi a scavare il tunnel e a dare inizio alla Grande Opera, si nota però che

-i tecnici più accorti non sono affatto entusiasti di questa avventura;

-le cose andranno per le lunghe: prima della metà di aprile non sarà pronto il progetto esecutivo

sul quale l'Osservatorio ambientaledella Regione dovrà giungere a un parere unanime, prendendosi iltempo necessario e chiedendo eventuali integrazioni prima di avviarei cantieri;

-Moretti non ha nessuna voglia di spendere tutti questi soldi per Firenze e, appena ha potuto, ha lasciato il convegno,significativamente in fretta e furia;

-Conti si agita e ripete i suoi slogan, ma si avverte che sente diessere in difficoltà;

-per tirar le Ferrovie dentro all'operazione, tutta la componente exdiessina ai vertici della Regione e del Comune ha avviato con lorouna permuta immobiliare, con un pericoloso effetto dilagante su tuttala città, in modo da consentire alle stesse Ferrovie di costruiresulle aree ferroviarie inutilizzate circa 500.000 mc di nuoveedificazioni, 'indennizzandole' così della spesa del tunnel.

Contie Moretti sembrano costretti – forse loro malgrado – a tirareavanti con la commedia, almeno fino alle prossime elezioniamministrative, ma intanto si gioca sulla pelle della città conoperazioni ad alto rischio e a bassa necessità.

TEMONO IL DIBATTITO PUBBLICO E VORREBBERO IMPORCI UNA PAPPA SCODELLATA DI CUI LA CITTA' NON SA NULLA! IMPONIAMO LORO DI DISCUTERE CON SERIETA' DELLE IPOTESI ALTERNATIVE! IMPEDIAMOLA REALIZZAZIONE DEL SOTTOATTRAVERSAMENTO, UN'OPERA INUTILE,COSTOSA E AD ALTO RISCHIO AMBIENTALE"

Fabrizio Cucchi, DEApress