

Tav, la "Battaglia di Firenze" non è persa.

Riceviamo da Idra e pubblichiamo

C'è ormai un diffuso scoraggiamento a Firenze. La cessione della preziosa area urbana della 'Città del fiore' patrimonio dell'UNESCO per iniziativa di coloro che – industriali, partiti, sindacati – puntano a metterla il prima possibile nelle mani di Coopsette, consorzio incaricato dell'esecuzione del sottoattraversamento AV, è data per imminente.

E ciò, nonostante che l'esperienza del Mugello – ma ancor più quella analoga ancora drammaticamente in corso nella città di Bologna – insegni che le conseguenze per il tessuto urbano saranno drammatiche.

Nonostante che l'architettura contrattuale dell'operazione, ancora immutata rispetto al passato, prometta aumenti di spesa incontrollati, come è accaduto sulla tratta TAV Firenze-Bologna, nel contesto di una finanza pubblica ormai al collasso.

Nonostante che in tutte le sedi si sia ostinatamente evitato di confrontare, quanto al rapporto efficienza/costi/benefici, le diverse ipotesi di soluzione trasportistica del nodo fiorentino, alcune delle quali prevedono potenziamenti di superficie senza grosse complicazioni. Si è scelta invece, a priori, quella di gran lunga più costosa e impattante di tutte, a cui si intenderebbe dare corso a breve, pur in mancanza di una Valutazione di Impatto Ambientale credibile e – per la stazione Foster – addirittura di una VIA tout court.

Ebbene, nonostante tutto ciò, l'associazione ecologista fiorentina *Idra* è del parere che la 'battaglia per Firenze' si possa ancora vincere. L'ing. Ivan Cicconi, direttore di I.T.A.C.A. (Istituto per l'Innovazione e Trasparenza degli

Appalti e la Compatibilità Ambientale (Associazione federale delle Regioni e delle Province Autonome), specialista nella valutazione di appalti pubblici, ha spiegato puntualmente oggi in una conferenza stampa indetta da *Idra* al Gran Caffè *Giubbe Rosse* come gli impegni contrattuali poco saggiamente firmati per l'attuale progetto possano essere ragionevolmente superati e come una soluzione tecnica intelligente possa finalmente emergere, nel più breve tempo possibile, da un equo e trasparente concorso di idee, sulla base di dati trasportistici seri e credibili, e col minor ricorso alle esauste casse pubbliche.

Per far questo è però indispensabile che a Palazzo Vecchio si cessi di addurre l'argomento che gli impegni presi dai precedenti inquilini del Palazzo sono ormai irrevocabili. Il primo cittadino sa, *Idra* glielo ha documentatamente messo per iscritto a più riprese, che la via d'uscita contrattuale per evitare alla città il peggio esiste ed è ancora praticabile, sia dal punto di vista tecnico-trasportistico che di architettura finanziaria. Il primo cittadino ha l'obbligo morale di esperire tutte le strade possibili e scegliere la migliore per Firenze. Ben triste sarebbe che il Sindaco, invece di fare scudo a Firenze, privilegiasse interessi *particolari*. Ma a ciò l'associazione fiorentina non vuole credere. E spera sempre nella vittoria della ragione. Per Firenze.

Idra insiste dunque perché l'ing. Ivan Cicconi e il prof. Marco Ponti, ordinario di Economia Applicata al Politecnico di Milano e membro della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti (SIET), siano ricevuti e ascoltati dal sindaco Matteo Renzi.

E chiede che, quando l'Osservatorio Ambientale avrà espresso il proprio parere sul progetto di sottoattraversamento e formulato le proprie prescrizioni, non un solo escavatore si metta all'opera prima che siano dati alla città di Firenze pieno accesso all'informazione sul progetto (ricordiamo che la

stazione Foster non è stata neppure sottoposta alle osservazioni dei cittadini) e sulle prescrizioni dettate dall'Osservatorio, nonché adeguate opportunità di dibattito.

Idra insiste dunque perché l'ing. Ivan Cicconi e il prof. Marco Ponti, ordinario di Economia Applicata al Politecnico di Milano e membro della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti (SIET), siano ricevuti e ascoltati dal sindaco Matteo Renzi.

E chiede che, quando l'Osservatorio Ambientale avrà espresso il proprio parere sul progetto di sottoattraversamento e formulato le proprie prescrizioni, non un solo escavatore si metta all'opera prima che siano dati alla città di Firenze pieno accesso all'informazione sul progetto (ricordiamo che la stazione Foster non è stata neppure sottoposta alle osservazioni dei cittadini) e sulle prescrizioni dettate dall'Osservatorio, nonché adeguate opportunità di dibattito.