

# **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 cialtronnaggine 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 occorrevano 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'altracittà*

*Rete dei Comitati in Difesa del Territorio*

*Si - Toscana a Sinistra*