


Tav, lo straordinario mondo tra Firenze e Bologna. La "street action" bolognese. Terza puntata

di [geneva](#);”>L'insalubre Tav e la "street action" bolognese

✘ Sono centocinquasette, e al conto bisogna aggiungere i bambini. Hanno paura per la loro salute. Abitano in via Carracci o via Fioravanti, insomma dietro il cantiere Tav di Bologna. E giovedì 18 febbraio in tribunale, per voce dell'avvocato Nicola Giudice, non si sono lamentati né per le crepe nei muri delle loro case, né per le vibrazioni o le evacuazioni subite, né per i rumori e neppure per più di tre anni di ritardo nei lavori (e chissà se aumenteranno, gli anni). E' di salute che si è parlato, in questa street action alla bolognese: non una class action vera e propria (infatti i cittadini non hanno costituito un'associazione), ma certamente un'azione che trova la sua forza nella condivisione. Il gruppo è guidato da Dino Schiavoni, quello del bar Dino, che da quando ci sono i cantieri ha visto i caffè passare da 500 a 150 al giorno. E' delle polveri sottili che si è discusso con il giudice Candidi Tommasi nel secondo incontro - il primo appuntamento in via Garibaldi era stato a fine gennaio -. Le pm10 sono molte più di quelle legalmente consentite, denunciano gli abitanti. Gli avvocati di Trenitalia e Astaldi non contestano i dati ufficiali, anche perché è stata la stessa centralina del cantiere a rilevarli. Si parla di 83 sforamenti certificati su 35 consentiti nel 2006, 195 su 35 nel 2007, 172 su 35 nell'anno seguente e 67 su 35 nel 2009. Il loro principale argomento è che un terzo su 157 ricorrenti hanno già ricevuto un indennizzo.

E' vero, qualcuno ha già preso dei soldi: per ripagare i "disagi della cantierizzazione", tra cui rumori e polvere grossa, era stato rilasciato un indennizzo pari al costo di una donna delle pulizie (ogni 50 metri quadri, il costo di un'ora di lavoro di una collaboratrice domestica, per un totale di 225 euro al metro quadro). Ma quegli indennizzi erano stati calcolati sulla durata prevista dei lavori, che stanno continuando molto più a lungo. Soprattutto non si parlava assolutamente di danni alla salute. Era il 2006 quando l'assessore Zamboni assicurò:

“vi risarciranno”. Sin da allora Dino pazientemente ha guidato la battaglia, senza ricorrere – per scelta – ad avvocati famosi (“uno che lavora anche in tv me l’ha proposto, ma non volevo fare da intermediario: nessuno doveva neppure sospettare che ci facessi la cresta; io mi sono limitato ad aiutare nella consegna dei moduli all’infopoint Tav”). Quello che doveva essere un indennizzo garantito dalle linee guida del ’97, è stato incassato a suon di mobilitazioni. E una volta ottenuti i soldi, al danno di polveri e rumori si è aggiunta la beffa: **i lavori sono stati rimandati**. Quel “fino alla fine dei lavori” scritto nell’atto di acquiescenza è diventato un’arma a doppio taglio: i tempi e i disagi sono aumentati, ma non i soldi.

Torniamo all’auletta di via Garibaldi. Qui l’avvocato Giudice ricorda come **il Tribunale di Firenze** abbia severamente condannato i colpevoli di danni ambientali correlati alla Tav. Sottolinea anche che basterebbero delle azioni di mitigazione per limitare i danni – bagnare più volte al giorno le gomme dei camion sarebbe già qualcosa di utile per contenere le polveri sottili -. Il giudice avverte: di risarcimenti in questa sede non se ne parla, anzi la spesa per i periti ricadrà sui ricorrenti se il danno non venisse accertato. Tutto questo l’avvocato della parte lesa lo sa e mantiene la barra ferma. Vuole procedere. Gli avvocati dell’altra parte, almeno tre, minimizzano. “Questa non è mica una notizia”, si permettono di suggerirci in corridoio. Domandiamo: “Come mai il vostro principale argomento è quello degli indennizzi? Non riguardano danni alla salute”. Rispondono che è tutta una questione di traffico, di motori, magari sì, anche quelli di Astaldi, ma niente di straordinario. Intanto il giudice si mette alla ricerca degli esperti che valutino i rischi e i danni. 

In via Carracci non sono rimasti che pochi negozi, il lungo muro color arancione sporco costeggia immobile tutta la strada. Ma nessuno dorme. E Dino e i suoi compagni di battaglia stanno discutendo proprio in questi giorni se valga la pena far fare un’**indagine epidemiologica** da un medico legale. Mercoledì 24 febbraio già ottanta persone hanno detto di sì. Una solidarietà che deve aver fatto gola al Codacons, che si è offerto pochi giorni fa di associarsi alla causa legale sulle polveri sottili. Ma essere in tanti non rende la battaglia meno faticosa. E’ da mesi che i cittadini chiedevano gli accertamenti. Abbiamo parlato con l’ex presidente di quartiere **Claudio Mazzanti**, che la racconta così: “dal 2004 abbiamo chiesto alle ferrovie di fare l’indagine, ma hanno sempre fatto il gioco della melina. L’Usl ha calcolato una spesa di circa centomila euro, con tempi dai due ai quattro anni.

L'osservatorio ambientale è bloccato per colpa del governo, ma speriamo presto di ottenerla: non bastano gli esperti mandati dal tribunale per un'indagine così complessa".

Dice bene Mazzanti: l'Osservatorio ambientale previsto dall'Accordo procedimentale e composto da rappresentanti del governo nazionale e locale dovrebbe essere l'organo preposto a questo genere di controlli, per i quali si serve di "bracci" tecnici come l'Arpa. Tuttavia dagli inizi della primavera 2009 questo osservatorio è stato congelato: al momento del rinnovo dell'organo, la Prestigiacomo non ha nominato il membro governativo. Da allora **l'Osservatorio è bloccato**. "Riprenderemo presto le attività", assicura il suo presidente Alessandro Di Stefano. Ma per il momento l'unica "briglia" del sistema Tav rimane sciolta e i cittadini devono correre ai ripari da soli.