

Tav, Comitato No Tunnel porta a Roma lo scandalo fiorentino

Pd, arrestata per i rati connessi alla tav fiorentina

Lo "scandalo di Firenze" è una finestra aperta sulla miseria della politica italiana. Riceviamo dal Comitato NO TUNNEL TAV e volentieri pubblichiamo.

La vicenda giudiziaria del Passante TAV di Firenze sta dimostrando che quanto denunciato da anni da cittadini e comitati è non solo vero, ma apre addirittura una vista inquietante sulle istituzioni locali e nazionali, fa un ritratto devastante di una imprenditoria parassitaria che ha ormai colonizzato i partiti e usa amministrazioni e amministratori solo per garantire livelli eccellenti di profitto, distruggendo sostanzialmente ogni progettualità pubblica e ignorando le necessità sociali che dovrebbero giustificare le opere pubbliche.

Le indagini della Magistratura, in particolare le intercettazioni telefoniche, aprono uno squarcio inequivocabile sul mondo di interessi ben lontani dai dei cittadini. Non è più solo la politica il problema da risolvere, ma il groviglio di interessi del complesso politico/economico/mafioso che controlla ogni attività pubblica e distrugge le stesse imprese che potrebbero produrre ricchezza, mortifica ed elimina posti di lavoro vivo, impedisce una economia al servizio delle persone.

In questo senso il Comitato NO TUNNEL TAV vuol avviare una collaborazione più stretta con alcuni suoi membri che nel frattempo sono stati eletti in Parlamento: Alfonso Bonafede e Maurizio Romani. Ovviamente il Comitato sarebbe ben contento di collaborare anche con altri gruppi disponibili. Le iniziative che si intende portare avanti sono:

- presso il Ministero dell'Ambiente per far rilevare soprattutto le gravi carenze progettuali del Passante TAV, in particolare la mancanza totale di VIA (Valutazione di impatto ambientale) per la stazione AV di Foster, la cui procedura si basa su un clamoroso falso in atto pubblico come ammesso dagli stessi avvocati di Italferr e Nodavia durante il dibattimento per la causa civile per "danno temuto da nuova opera" intentata da oltre un centinaio di cittadini.
- sempre presso il Ministero dell'Ambiente per chiarire la questione delle terre di scavo prodotte dalla fresa che, secondo l'ultimo decreto "del fare" che aggiorna e supera il decreto/pateracchio emanato nell'agosto 2012, per essere dichiarati "non rifiuti" devono essere sottoposti ad analisi specifiche e aggiornate che non risultano nemmeno previste nei lavori fiorentini
- presso il Ministero dei Beni Culturali per quanto riguarda la mancanza di nulla osta paesaggistico: infatti nel marzo scorso, mentre Italferr e Nodavia tentavano di aggirare le prescrizioni già avanzate dalla Soprintendenza con piccole variazioni in progetto esecutivo (circostanza già emersa nell'indagine svolta) il Ministero stesso e la soprintendenza con apposita nota tecnica intimavano ai costruttori l'obbligo di effettuazione dell'iter integrale per l'ottenimento dei nulla osta in questione.
- Ancora presso il ministero dell'Ambiente per chiedere provvedimento conseguente ai rilievi confermati sull'attività dannosa prevista nelle operazioni di scavo con la fresa: la stessa deve essere in tutto o in parte sostituita prima di un eventuale ripresa dei lavori.

La vicenda fiorentina evidenzia la necessità di rivedere tutta la filiera dei controlli e gestionale delle grandi opere in Italia; dalle indagini risulta che l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici doveva essere messa sotto controllo dalla "squadra" di Lorenzetti e Bellomo. Anche le stesse Ferrovie

dello Stato – SpA 100% del Ministero del Tesoro – devono tornare sotto il diretto controllo pubblico ed avere comportamenti trasparenti, finalizzati ad un efficace trasporto pubblico e non a garantire profitti per le ditte appaltatrici di lavori.

Oggi più che mai le richieste del Comitato non possono essere eluse:

- abbandono del progetto e annullamento di ogni contratto (speriamo si abbia il pudore di non parlare di “penali” da pagare da parte pubblica!). Uno degli effetti collaterali di questo progetto che pende come una spada di Damocle è il deprezzamento degli immobili che sarebbero a rischio tunnel: migliaia di famiglie si troverebbero in difficoltà se volessero vendere il loro appartamento.
- investimento dei fondi stanziati nel potenziamento delle linee di superficie, ricordando che esiste una proposta di progetto elaborata dal Comitato e Università di Firenze. Un seria decisione in tal senso vedrebbe realizzato il progetto in 4 anni, comprese le procedure di elaborazione progettuale e di VIA.

A chi ci dice che gli investimenti dipendono dalle Ferrovie e non dagli enti locali ricordiamo che le FS stesse sono struttura controllata dallo stato, gestiscono e usano soldi pubblici. Una politica non prona agli interessi esclusivi dei costruttori avrebbe già deciso che le risorse esistenti sarebbero andate al trasporto pubblico che langue in condizioni pietose, dove il materiale rotabile ha scarsissimo rinnovamento, molte stazioni vengono chiuse con conseguente depotenziamento del sistema.

Il Comitato guarda ancora con stupore come i Sindaci di Firenze e del Valdarno sappiano solo trattare “compensazioni” e non pretendere gli stessi fondi pubblici per la soddisfazione delle necessità delle città che amministrano.