

# Tav, lo straordinario mondo tra Firenze e Bologna. Il "gemellaggio" appenninico. Quarta puntata

## di geneva;">Gemellaggio Bologna-Firenze, non solo a Capodanno

A poche settimane dalla grande e costosa festa di Capodanno di Bologna e Firenze, unite dalla nuova tratta ad alta velocità, continua un altro gemellaggio tra le due Torri e il Battistero. O, per essere precisi, tra la via Carracci ingrigita dai cantieri e una tranquilla viuzza vicino Porta Romana. L'appuntamento è quasi tutti i pomeriggi alle sei, e anche se nessuno dei protagonisti sale sul treno rapido ogni giorno, l'alta velocità continua a essere in qualche modo motivo di unioni. Sono iniziate già da qualche anno le conversazioni telefoniche quotidiane tra Dino e Girolamo. Cardino Schiavoni, conosciuto da tutti come Dino, è il portavoce del Comitato Carracci e dalla postazione improvvisata del bancone del suo bar coordina le proteste degli abitanti per i disagi e i ritardi del cantiere della nuova stazione. Girolamo Dell'Olio è il presidente di Idra, un'associazione con sede a Firenze e che costituisce ad oggi forse il più grande bacino di documentazione a beneficio pubblico sull'Alta velocità.

### Perché il gemellaggio tra Comitato Carracci e Idra? Com'è nato?

**✘ Dino (Bologna):** «Siamo un po' la cavia di Firenze: anche lì verrà presto costruito un nodo ferroviario. Ci sarebbero buoni motivi – e la nostra esperienza ne è prova – per ripensare quel progetto. Il 5 dicembre abbiamo organizzato insieme un picchetto davanti alla stazione di Bologna: una specie di contro-inaugurazione della tratta Bologna-Firenze. Sai qual è il colmo? Per tornare a casa a Girolamo hanno detto che erano rimasti solo posti in piedi in prima classe sul freccia rossa!».

**Girolamo (Firenze):** «Per noi Bologna è la cavia di Firenze, così come il Mugello è la cavia di tutti. Ho avuto un primo contatto con Bologna a metà anni '90, con il Comitato San Ruffillo. Poi è passato un po' di tempo, finché proprio su La Stefani e altri siti non ho avuto di nuovo occasione di conoscere e interessarmi ai disagi che

vivevano gli amici di via Carracci. Di Dino apprezzo molto la libertà di pensiero: non si fa condizionare. E' pragmatico ma anche radicale».

### **Com'è entrata nella tua vita l'Alta velocità?**

**Dino:** «E' stato uno tsunami. Mi ha portato a non avere più una vita normale. Prima mi facevo quei dieci giorni di vacanza con la famiglia, ora gli incassi del locale sono calati dell'80%. Ho dovuto licenziare tre persone. Bisogna fare debiti per non chiudere l'attività. In questa strada quasi tutti hanno chiuso. Il bello è che non sapevo nulla: prima hanno fatto credere che i lavori sarebbero finiti nel 2009, ora – se andrà come dicono – si parla del 2012».

**✘ Girolamo:** «Sai, io insegno italiano e storia all'Isis Leonardo Da Vinci, e da anni mi occupavo di un progetto di conoscenza del territorio. Coinvolgevo i ragazzi in un percorso di trekking alternativo, passavamo per i luoghi periferici di Firenze così come per le colline. Poi ho scoperto che in una delle vallate che percorrevamo, con un corso d'acqua vicino, in seguito al progetto di alta velocità sarebbe stata accumulata una montagna di terra. Da allora come persona – per distinguere dal ruolo di insegnante- me ne sono occupato e ho conosciuto altri cittadini che dividevano la mia preoccupazione. Poi la questione riguardava un quadrante ampio della città».

### **Da allora sono nati il Comitato a Bologna e l'Associazione a Firenze, il tuo ruolo è diventato pubblico, la partecipazione è cresciuta. Com'è andata?**

**D.:** «Quando è nato il comitato pensavo che avrebbero rispettato i tempi, non pensavo a questo ruolo né che sarebbe durata così a lungo. Ma mi hanno toccato nel vivo, mi hanno reso la vita impossibile. L'impegno che ci ho messo l'ho comunque dato con piacere. Quando abbiamo scoperto che per i disagi da cantierizzazione avevamo diritto agli indennizzi, è stata una battaglia ottenerli e ho dovuto anche impegnarmi perché tutti sapessero di questa possibilità. Poi è arrivata la scoperta che i lavori sarebbero durati anni in più... ».

**G:** «All'inizio c'era un coordinamento di comitati locali che coprivano Firenze e il Mugello. Ne sono diventato coordinatore, come insegnante sono abituato a gestire gruppi. Nel '98 l'equilibrio si è spezzato: Lega Ambiente è uscita dal coordinamento, c'era stata una rottura perché avevamo appreso da Burlando che Realacci aveva benedetto la Bologna-Firenze. Poi era difficile coordinare tanti egoismi, mano a mano che il problema si spostava alcuni si facevano prendere dalla convinzione che nulla si potesse più fare oppure dalla logica del "non nel mio

cortile". Perdevamo grinta, era frustrante. Così abbiamo deciso di fondare un'associazione che non avesse un nome contro l'alta velocità: avevamo anche tante cose "pro" da dire. L'idra ne è diventato simbolo perché, con le sue teste che più le tagli più ricrescono, è il segno dell'indisponibilità a trattare e dell'intransigenza rispetto all'obiettivo. Non un obiettivo politico ma ambientale».

### **Il tuo è un Comitato No-Tav? Come la pensi su questo tipo di comitati?**

**D:** «Il nostro è un Comitato per-la-Tav-fatta-bene. Vogliamo che sia più trasparente, soprattutto verso quei cittadini che non hanno soldi per gli avvocati, sono anziani e magari non hanno forza per ribellarsi. Abbiamo sempre fatto manifestazioni pacifiche. Capisco chi vive nelle vallate e sospetta che possa ripetersi l'esperienza del Mugello».

**G:** «Il grosso limite dei comitati toscani in confronto a esperienze come quella valsusina è stato non aver realizzato la saldatura tra le componenti della società civile. In Val di Susa si sono uniti preti, centri sociali, intellettuali, studenti, gente comune con l'obiettivo comune di proteggere il territorio. Da noi ci sono interessi localistici oppure molto vicini a formazioni politiche. Ma per come la intendo io la difesa dell'ambiente non dev'essere un trampolino di lancio per la politica».

### **Rapporti con politica e opinione pubblica.**

**D:** «E' grazie ai giornali che siamo riusciti a far conoscere la situazione in cui ci trovavamo, c'è stata attenzione da parte di giornalisti e cittadini. Quanto alla politica, io non ho intenzione di candidarmi da nessuna parte – e me l'hanno chiesto -, soprattutto credo fermamente che questi problemi siano trasversali: non ci si dovrebbe fermare alle beghe di partito o alle strumentalizzazioni elettorali, ma fare fronte comune».

**G:** «Qui invece non si sa abbastanza. Finché il progetto rimarrà sulla carta e nessuno si troverà le crepe in casa, il livello di sensibilità – temo –rimarrà deludente. Considera anche che i progetti di Firenze sono stati consegnati alla visibilità della cittadinanza in condizioni difficoltose, con documenti o troppo banalizzati o incomprensibili. Le assemblee sul progetto sono state poche e poco pubblicizzate. Dopo che è stato bocciato il primo progetto di stazione perché avrebbe causato l'abbattimento di opere di valore, a progetto cambiato non è stata fatta neppure una valutazione ambientale. Ma la cittadinanza sembra ormai assuefatta

a non essere informata. E il destino della città? Quello dei nostri figli? ».