

## □ LA SCELTA DELLE FERROVIE

### Tunnel Tav, cantieri e disagi

Nessun dietrofront, lavori nel centro della città per almeno sei anni

di SANDRO BENNUCCI

**DA OGGI** non pochi fiorentini fotograferanno la propria casa. Per dimostrare che non ci sono crepe sui muri prima dell'avvio dei lavori per l'alta velocità e chiedere eventualmente i danni, con prove documentate, nel caso che le ruspe si dovessero rivelare devastanti come i terremoti. E anche se, in seguito, il passaggio dei supertreni potesse, malauguratamente, provocare effetti rovinosi.

Tutto questo accade perchè, come previsto, è scaduta nella notte fra il 16 e il 17 luglio, la clausola con la quale Italferr avrebbe potuto rescindere con il consorzio d'impres Coopsette quella parte di contratto che prevede la costruzione del grande tunnel per il sottopasso e la stazione sotterranea progettata da Norman Foster, oltre allo Scavalco di Castello che sarebbe stato realizzato in ogni caso. La clausola prevedeva la rescissione col pagamento di 800mila euro se non ci fosse stata la copertura finanziaria per l'intero progetto. Che costerà 1.100 milioni di euro e dovrebbe tenere i cantieri aperti, nel migliore dei casi, fino al 2014. Ma c'è chi teme di avere una città sottosopra per i buchi e il viavai dei camion per almeno una decina d'anni.

Sono soddisfatti il sindaco, Leonardo Domenici, il presidente della Regione, Claudio Martini, l'assessore ai trasporti e all'urbanistica, Riccardo Conti, da sempre convinti che non ci sarebbero state marce indietro e che il sottoattraversamento di Firenze sarebbe stato garantito sia dal governo di centrosinistra guidato da Romano Prodi, sia da quello di centrodestra di Silvio Berlusconi.

Sicuramente meno entusiasti sono quei fiorentini che da ieri hanno la certezza di doversi misurare, giorno dopo giorno, e per diversi anni, con il lavoro provocato dall'alta velocità. Sono 144 gli edifici di Firenze che potrebbero subire lesioni durante gli scavi. Forte preoccupazione nel viale Don Minzoni, nel viale Lavagnini, nella zona di via Circondaria e più o meno in tutte le zone toccate dal grande progetto. Fioccano le richieste di perizie preventive e si scatena di nuovo la polemica politica. Da ieri, in consiglio regionale, è depositata l'interrogazione di Marco Carraresi, capogruppo dell'Udc, che pone una serie di quesiti al presidente Martini. Eccoli: «Perchè non è stato ricostituito l'Osservatorio ambientale nazionale sul nodo dell'alta velocità di Firenze? Quali garanzie vengono assicurate ai cittadini che potrebbero subire danni, anche gravi alle loro case, per via dei lavori? Quali iniziative intende assumere la Regione, nei prossimi mesi, per assicurare l'obbligatoria opera di monitoraggio e di informazione che la legge impone ai soggetti istituzionali coinvolti nell'opera?»

In queste ore rimbalzano, anche fra gli esponenti della maggioranza Pd che guida la Toscana, i riferimenti ai danni ambientali provocati dall'alta velocità nel Mugello. Danni per i quali è in corso un processo che vede sul banco degli imputati una sessantina di persone. Si dice: «Se perfino le rocce mugellane hanno subito devastazioni, figuriamoci che cosa potrà succedere in una città fragile come Firenze...».

Si dà per scontato che ministero dei Trasporti, Ferrovie, Regione, Comune di Firenze e consorzio Coopsette stiano cercando di mettere in piedi un efficace sistema di prevenzione. Ma è altrettanto scontato che le preoccupazioni cresceranno via via che, uno dopo l'altro, si apriranno i cantieri. E le ruspe faranno tremare la terra.