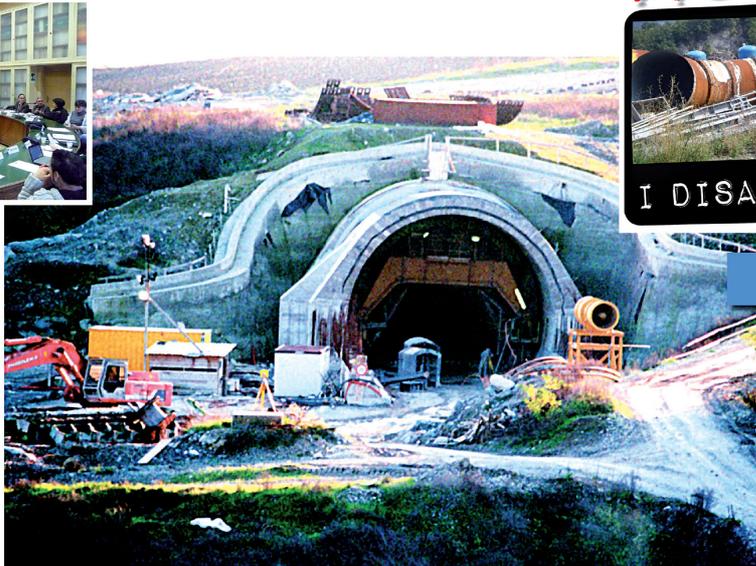




Qui, i lavori del consiglio della Comunità montana del Mugello; a fianco, il cantiere della galleria sotto l'autodromo nel 2001



quarta puntata

Si conclude il nostro viaggio tra le montagne della Toscana. Gli amministratori mettono in guardia sui rischi-cantieri

Tav, la lezione per i valsusini

di MASSILIANO BORGIA

QUELLO che rimane dopo i cantieri del Tav in Mugello è soprattutto una grande lezione per la valle di Susa.

«Cio che mi sento di suggerire ai colleghi amministratori della valle di Susa - dice il presidente della Comunità montana del Mugello, Stefano Tagliaferri - è esigere da subito un Osservatorio ambientale locale. Un organismo indipendente che possa verificare quei controlli che altrimenti sono affidati solo alle stesse ditte che stanno svolgendo i lavori. E poi devono stare attenti ad ottenere quello che hanno chiesto. Perché qui è stata una battaglia continua».

Veramente in valle di Susa la situazione di partenza è molto diversa. Qui il Tav non lo vogliono proprio.

«Bè, ma anche questo è un errore. Non partecipare alle trattative sulle compensazioni e opporsi e basta significa solo beccarsi l'opera lo stesso, i suoi disastri, e non portare a casa nulla. Magari nemmeno si porta a casa l'risanamento ambientale».

Comunque la prima lezione dal Mugello è che in una grande opera ti dicono sempre che faranno tutto per bene, che hanno pensato a tutto e che manterranno un rapporto di piena collaborazione con il territorio. Invece sono stati 14 anni di scontri quotidiani.

«Andava la gente in cantiere a farsi risolvere un problema e magari gli mettevano subito a posto le cose (un tubo che gli portava acqua, ma strada/poderale/essa a posto) ma quando andavano i tecnici dell'Osservatorio locale era sempre una battaglia. Non abbiamo mai visto azioni preventive, hanno sempre rincorso le emergenze, cercando di perdere meno tempo e meno denaro possibile. Ogni cantiere, poi, aveva un suo direttore. Per i problemi di tutti si doveva fare riferimento all'Osservatorio ambientale nazionale con procedure lunghe. E da due anni non è nemmeno più stato nominato».

Perché se all'inizio parli con Regione, ministri, Rf, poi finisci con le ditte. I direttori dei cantieri per dieci anni diventano i veri interlocutori quotidiani dei sindaci. Quasi dei plenipotenziari a cui si rivolge per risolvere ogni problema contingente, per chiedere ogni "favore". Così, per non andare ogni volta in ordine sparso a parlare con questi ingegneri, i sindaci si sono dotati dell'Osservatorio ambientale locale. Uno sportello aperto ancora oggi (il martedì) che raccoglie e vaglia le segnalazioni dei cittadini legati ai cantieri Tav.

«Abbiamo sempre trovato tecnici arroganti che ci consideravano

«Avevo firmato tutti i consensi eppure ci trattavano come dei rompiscatole»



degli incompetenti - ricorda Sandra Galazzo, sindaco di Scarperia. Anche se avevo firmato tutti i consensi possibili, le ferrovie e Cavet ci hanno sempre trattato come dei rompiscatole su tutto. Ogni contatto e ogni rimproveranza sono stati sempre un problema. Ci sentivamo presi in giro. Eppure certi martedì avevamo così tanti problemi segnalati che avevamo la coda della gente fino a fuori».

«Ci trovavamo di fronte a documenti - continuano i sindaci di Borgo e San Pietro a Sieve - che i nostri uffici tecnici non erano in grado di decifrare nel modo ade-



Il sindaco di Scarperia, Sandra Galazzo e i sindaci di Borgo San Lorenzo e San Pietro a Sieve, Giovanni Bettarini e Marco Semplici. Sopra, il torrente Farfereta in secca in corrispondenza dell'opera di presa che alimentava l'acquedotto di Ronta; Sotto, il cantiere abbandonato di Castelvecchio

guato per rispondere a imprese che hanno strutture tecniche efficienti e costosissime. E non siamo stati mai adeguatamente supportati. Abbiamo dovuto tenere in piedi un nostro Osservatorio ambientale che affrontasse ogni volta le impre-

questioni». A cominciare dalla questione dell'acqua. La sindaca di Scarperia se lo ricorda bene il giorno che nel suo comune mancò l'acqua: «Avevamo organizzato pochi giorni prima un'assemblea pubblica

con i tecnici delle ferrovie che a mia precisa domanda ci avevano assicurato che l'acqua nei rubinetti non sarebbe mancata, e che se mai questo sarebbe successo molti mesi dopo. Invece è successo una settimana dopo. Quella mattina i cittadini sono venuti in massa in municipio, arrabbiatissimi. Meno male che avevano sentito tutti la domanda che avevo fatto in assemblea. Così non hanno pensato che fosse anche colpa mia. Ho chiamato subito la Cavet, per un po' abbiamo dovuto accontentarci di un by-pass». A Luco e Giezzano l'acqua hanno dovuto portarla per un po' con le autobotti.

«Quando minacciavi di bloccare i cantieri con un'ordinanza arrivavano subito - ricorda il sindaco di Borgo - ma avevamo sempre un atteggiamento arrogante». «Una volta ci siamo persino sentiti dire che i gambieri morti nei fiumi secchi li avevano messi noi - ricorda la Galazzo - Pensi un po'. Ma non era solo una battuta, si erano fatti una specie di lavaggio del cervello fino a convincersi che loro, gli ingegneri della grande opera, non potevano sbagliare e soprattutto non potevano essere noi, dei minuscoli incompetenti, a costringerli a riconoscerci i loro errori».

Oggi non ci sono più nemmeno quegli ingegneri e quelle ditte a presidiare i cantieri. Oggi se c'è un problema derivato dai lavori è tutto sulle spalle degli enti locali. Il monitoraggio delle infiltrazioni, dello smarimento, una frana, una crepa in un muro di un casa, sono sorprese che ti devi sbrogliare da solo.

Un'altra cosa che si deve sapere è che i costi non sono stati quelli preventivati. «Dicono che il Tav

in Mugello è costato di più per le nostre richieste, ma è falso - sottolinea il presidente della Comunità montana - Sono loro che hanno sbagliato i progetti e sono loro che non hanno previsto quello che sarebbe potuto succedere. Ci dicevano che le compensazioni le avremmo avute e che quindi non dovevamo lamentarci. Ma noi non avevamo mai parlato di dover ripristinare gli acquedotti, di dover rifare gallerie, di dover riportare acqua nei fiumi, di dover smaltire rifiuti speciali. Quelli sono costi che avrebbero dovuto essere previsti».

E una delle incongruenze in una grande opera, ora si sa, è anche quella. In valle di Susa i sindaci lo hanno detto da subito: «Nei costi ci dovete mettere tutto, non solo il costo della stretta realizzazione». In Mugello il Tav è partito nelle previsioni del 1991 con 2.100 miliardi delle vecchie lire. Poi si è arrivati quasi a 1.100 milioni di euro e infine a 5.206 milioni nel 2004. Una grande opera, si deve sapere, con i 57 km. più un'altra ventina di gallerie come è previsto in valle di Susa, nei 13-15 anni dalla progettazione alla realizzazione può crescere nei costi anche del 400 per cento. E se questi soldi non vengono sempre coperti dallo Stato capita che dei 53 miliardi di euro previsti come "addendum" per riparare in urgenza ai primi danni ambientali in Mugello, adesso ne mancano ancora, dopo parecchi anni. 15 milioni, di cui non sa più nulla.

Poi ci sono i rapporti quotidiani tra il livello locale e il livello nazionale che qui era rappresentato dall'Osservatorio ambientale nazionale costituito da rappresentanti non locali (ministri, ferrovie, Cavet, Regione). Che sono sempre burocraticizzati e mai snelli. «Ogni volta preparavamo una pratica secondo le procedure concordate - ricorda Galazzo - all'Osservatorio locale - e la mandavamo all'Osservatorio nazionale. Poi non sapevi nulla per mesi, in alcuni casi non ne abbiamo mai più saputo niente».

Perché con la quantità di problemi che arriva ogni giorno non basta la struttura di un ministero, altro che un Osservatorio. E quando il proprietario di un vigneto se lo vede sprofondare per il terreno che frana sotto, in galleria, per i danni che subisce deve tentare una causa civile. Se non si prevede subito un fondo indennizzi, che difficilmente poi risulta sufficiente e sempre rifinanziato, devono scattare lunghe e onerose battaglie legali che scoraggiano i danneggiati. «Anche con le fidejussioni non abbiamo mai visto un sistema di indennizzi. E ora molti proprietari hanno pure dovuto pagare le spese legali del processo». E poi i processi hanno tre gradi di giudizio più le lunghissime cause civili. In questo modo i risarcimenti sono quasi impossibili e spesso i resti vanno in prescrizione, come è accaduto proprio per il Mugello. -4- fine

