

idraonlus@pec.it

From: <idraonlus@pec.it>
Date: mercoledì 5 luglio 2023 12:12
To: "Consiglio Regionale della Toscana, PEC" <consiglioregionale@postacert.toscana.it>
Attach: Allegato 1.pdf; Allegato 2.pdf; Allegato 3.jpg; Allegato 4 .jpeg
Subject: Cantierizzazione Passante e Stazione Nodo ferroviario Alta Velocità di Firenze: richiesta di audizione urgente

Associazione di volontariato *Idra*

iscritta al Registro Unico Nazionale del Terzo Settore (RUNTS)

Via Giano della Bella 7, 50124 FIRENZE; Tel. 055.760.27.73, 334.904.36.02

idrafir@gmail.com, idraonlus@pec.it

<http://www.idraonlus.it>, <https://www.facebook.com/idra.firenze>

Firenze, 5.7.'23

Presidente e Membri della Quarta Commissione "Territorio, ambiente, mobilità, infrastrutture"

Governo del territorio, urbanistica, edilizia - Beni paesaggistici e ambientali - Protezione della natura, parchi e riserve naturali - Tutela dell'ambiente e dagli inquinamenti - Rifiuti - Tutela, disciplina e utilizzazione delle acque - Viabilità - Trasporti - Opere idrauliche - Lavori pubblici - Infrastrutture, porti e aeroporti, reti telematiche - Protezione civile - Difesa del suolo e rischio sismico

Consiglio Regionale della Toscana

4comm@consiglio.regione.toscana.it

l.derobertis@consiglio.regione.toscana.it

consiglioregionale@postacert.toscana.it

per conoscenza:

Membri del Consiglio Regionale della Toscana

Consiglieri@consiglio.regione.toscana.it

OGGETTO: Cantierizzazione Passante e Stazione Nodo ferroviario Alta Velocità di Firenze: richiesta di audizione urgente.

Gentile Presidente, gentili Commissari,

la scrivente Associazione, già iscritta con Atto Dirigenziale n. 17 del 25/03/1999 al N. 414 del Registro Regionale del Volontariato, Sezione Provincia di Firenze, oggi iscritta con numero di repertorio 70510 al Registro Unico Nazionale del Terzo Settore (RUNTS), ha goduto in passato di più opportunità di audizione presso le Commissioni del Consiglio Regionale della Toscana in relazione alle criticità economiche, ambientali, sanitarie e sociali emerse in occasione delle cantierizzazioni per le linee Alta Velocità in Toscana.

In particolare:

[in data 20 giugno 2000](#) presso la VI Commissione, insieme a comitati del Carlone, di S. Piero a Sieve, di Galliano, del Sasso (Allegato 1);

[in data 29 giugno 2000](#) presso la IV Commissione, insieme a comitati di cittadini di Sesto

15/09/2024

Fiorentino e del Mugello;

[in data 19 luglio 2000, insieme alle rappresentanze dei lavoratori edili e delle ferrovie](#); ancora presso la IV Commissione;

[in data 16 settembre 2010](#) presso le Commissioni congiunte VI e VII, insieme al [Comitato di Via Carracci di Bologna](#) (Allegato 2).

Idra è stata inoltre ammessa come parte civile parte civile nel [processo penale](#) celebrato presso il Tribunale di Firenze a carico del consorzio costruttore per i danni ambientali registrati nella tratta AV appenninica Bologna-Firenze, ed è stata promotrice di un intervento *ad adiuvandum* presso la Sezione Giurisdizionale per la Toscana della Corte dei Conti nel giudizio di responsabilità promosso dal Procuratore della Regione Toscana per danno ambientale ed erariale a carico di amministratori pubblici della Regione Toscana e del Ministero dell’Ambiente (prescritti), che quel progetto di cantierizzazione AV dell’Appennino hanno autorizzato adottando una condotta definita in [sentenza](#) ‘gravemente colposa’, per aver operato “*con censurabile superficialità, insolita pervicacia ed in violazione ad elementari norme di diligenza*”.

Lo scorso 15 maggio l’Associazione è stata onorata dell’invito – da parte del Cerimoniale di Ferrovie dello Stato Italiane - a presenziare alla presentazione, a Campo di Marte, dell’ “Avvio dei lavori del Passante e della Stazione AV Firenze”.

Nel frattempo è stato ripreso un percorso di interlocuzione e di consultazione fra RFI e la scrivente Associazione sul progetto di Passante e Stazione AV nel nodo ferroviario di Firenze, in prosecuzione dei colloqui svoltisi nell’autunno-inverno 2019-2020.

Si susseguono inoltre in queste settimane incontri di aggiornamento informativo anche presso l’ARPAT, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, e la Prefettura di Firenze, mentre si attende che sia dato riscontro alla richiesta di audizione trasmessa il 26 aprile scorso all’Osservatorio Ambientale.

Sul progetto di Nodo AV di Firenze l’Associazione ha depositato negli anni presso i Ministeri competenti informative e dossiers. Più recentemente sono state prodotte:

- una [memoria](#), consegnata il 19 febbraio 2020 al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, in occasione del colloquio a Roma con la Struttura Tecnica di Missione del Ministero;
- una [memoria tecnica](#), trasmessa il 9 febbraio 2021 al Ministro dell’Ambiente Sergio Costa.

Idra apprezza l’attività di ricognizione e di monitoraggio dell’intervento di cantierizzazione per il Passante e la Stazione AV di Firenze che il Consiglio, e in particolare codesta Commissione, svolge attraverso interrogazioni e audizioni, come quella dello scorso 25 gennaio 2023, quando sono state recepite le notizie fornite dai responsabili di Rete Ferroviaria Italiana.

E’ proprio dalle risultanze della citata audizione, e dalla comparazione coi dati di cui l’Associazione dispone, che deriva ad essa l’urgenza di porre a disposizione di codesta Commissione “Territorio, ambiente, mobilità, infrastrutture” contributi informativi essenziali ai fini della corretta valutazione delle attività in corso e in programma. Sono state infatti constatate **lacune, criticità e inadempienze di apparente indubbia gravità**, in relazione alle quali è auspicabile che il Consiglio eserciti il proprio diritto-dovere a **prevenire potenziali danni ambientali ed erariali**, e a **tutelare** in maniera adeguata, rispondente alle più avanzate normative, **la sicurezza dei cittadini e degli utenti** del servizio ferroviario in progetto.

Sarà nostra cura sviluppare e documentare in sede di audizione il complesso di dati su cui si auspica di indirizzare l’attenzione della Commissione. Valga qui, a mo’ di traccia, la descrizione sommaria di alcune circostanze preoccupanti.

1.

Nonostante che il progetto esecutivo del Passante e della Stazione sia stato sottoposto al necessario adeguamento alla nuova normativa ed evoluzione tecnologica intervenute dal momento della sua prima redazione, e sia stato quindi affidato al soggetto appaltante individuato dopo il fallimento dei precedenti contraenti generali Coopsette e Nodavia, non

risulta essere stato ad oggi trasmesso alle Autorità competenti il Piano di emergenza normato dal Decreto Ministeriale 28 ottobre 2005 - Sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

Vanamente, dallo scorso 12 aprile, e con reiterati successivi solleciti, *Idra* ha indirizzato al Prefetto di Firenze un'istanza di accesso al testo del Piano per il Nodo ferroviario integrato dal Passante, e alla progettazione delle strutture di controllo e monitoraggio dell'impiantistica del Passante e della nuova Stazione. La mancata risposta sembra indicare la mancata disponibilità del documento. Ci è stato confermato solo in via informale che, da una verifica svolta con l'Ufficio e da un confronto anche con il responsabile della Protezione aziendale di Rfi, risulta che al momento il Piano di emergenza non è disponibile. Manca infatti *in primis* il Piano di emergenza interno, che Rfi deve provvedere a redigere e trasmettere alla Prefettura perché essa possa predisporre il Piano di emergenza esterno.

Del resto, lo stesso Responsabile della Direzione Investimenti di RFI, l'ing. Vincenzo Macello, nel corso di un'audizione presso la Sesta Commissione consiliare in seduta congiunta con la Terza Commissione consiliare del Consiglio comunale di Firenze, il 18 maggio scorso, ha dichiarato: *"La documentazione sulla sicurezza in galleria è stata emessa nei termini previsti dalla normativa vigente e per la fase di progettazione, con i contenuti di indirizzo generale sulla gestione delle emergenze dell'intera infrastruttura (Passante e Stazione). Il documento è contenuto nella documentazione progettuale messa recentemente a disposizione del comune. Prima della messa in esercizio e in accordo con i VVFF e le autorità competenti, si dovrà procedere allo sviluppo del Piano di Emergenza e Soccorso"*.

In realtà, il Decreto Ministeriale 28 ottobre 2005 - Sicurezza nelle gallerie ferroviarie, emanato allo scopo di *"assicurare un livello adeguato di sicurezza nelle gallerie ferroviarie, mediante l'adozione di misure di prevenzione e protezione atte alla riduzione di situazioni critiche che possano mettere in pericolo la vita umana, l'ambiente e gli impianti della galleria, nonché mirate alla limitazione delle conseguenze in caso di incidente"*, prevede all'art. 1, comma 2, che *"a tal fine, le gallerie ferroviarie devono essere progettate, costruite, sottoposte a manutenzione ed esercite in maniera da assicurare adeguati livelli di sicurezza agli utenti, ai lavoratori e agli incaricati delle operazioni di soccorso"*. Nel dettaglio, l'Allegato 2 al Decreto citato, sotto il titolo *"REQUISITI DI SICUREZZA PER LE GALLERIE NEL SISTEMA FERROVIARIO"*, recita esplicitamente e inequivocabilmente al punto 2.3.1 *"Piani di emergenza e soccorso"*: ***"Il piano di emergenza deve essere proposto fin dalla fase di progettazione"***.

E dunque, a norma di legge, le Ferrovie non possono non avere – fra gli elaborati di progetto – anche il suddetto Piano di emergenza.

Nel caso di Firenze, inoltre, tenuto conto che l'inserimento e l'esercizio dell'opera sono previsti in un **contesto urbano, fortemente antropizzato**, e che la **vulnerabilità idrogeologica della città** è storicamente attestata e drammaticamente confermata dall'alluvione nel 1966 del fiume Arno e da quella nel 1992 dei torrenti Mugnone e Terzolle (nella cui area di esondazione sono peraltro ubicati la stazione sotterranea AV e parte dei tunnel), la necessità, l'urgenza e la improcrastinabilità di uno strumento di prevenzione come il Piano di emergenza che per i due tunnel di 6.444 metri consideri anche il rischio esondazione paiono connotarsi come particolarmente cogenti.

Affinché si comprenda l'importanza della questione posta, si rammenta che la stazione AV di Bologna fu [inondata](#) in occasione di una venuta d'acqua che il sistema fognario della stazione storica non fu in grado di assorbire e sversò nella limitrofa stazione AV. Fu necessario intervenire urgentemente con opere aggiuntive di ripiego, cosa che non sarebbe successa se, in sede di progettazione, fosse stato adeguatamente valutato anche il rischio idrogeologico nel contesto del Piano di emergenza e soccorso.

Risulterebbe inoltre che, sempre a Bologna, lacune nella progettazione non avrebbero permesso di trasferire dal piano stradale a quello del ferro, a opera finita, i mezzi dei vigili del fuoco dal momento che gli ascensori sarebbero stati progettati e realizzati senza tener conto delle loro dimensioni.

Queste circostanze ci rafforzano nella convinzione della necessità di sottoporre alla Vostra attenzione, in sede politica, anche **lo spinosissimo tema della sicurezza della tratta**

sotterranea AV Bologna-Firenze, di cui il [parere](#) della Commissione Sicurezza delle Gallerie ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti descrive puntualmente criticità e inottemperanze: la lunga serie di gallerie che ospitano per 60 chilometri in un solo tubo i due binari di collegamento AV/AC fra i due capoluoghi di Regione risulta priva dei requisiti indicati dal citato Decreto Ministeriale 28 ottobre 2005 - Sicurezza nelle gallerie ferroviarie. L'[esposto](#) depositato in Procura della Repubblica a Firenze dalla scrivente Associazione in data 26.2.'19 non è risultato infatti meritevole di approfondimenti, atteso che, se intendiamo correttamente, solo l'effettivo verificarsi dell'evento di strage e di disastro del tratto di rete strategicamente più importante dell'intero sistema ferroviario dell'Alta Velocità italiano, e non il mero paventato rischio, ancorché in presenza di mancate ottemperanze di legge, pare rivestire rilievo sufficiente a motivare l'intervento dell'autorità giudiziaria.

La circostanza è stata [documentata](#), giova qui segnalare, a più livelli istituzionali, inclusi più successivi responsabili della Prefettura di Firenze.

2.

La cantierizzazione del Lotto 2 dovrebbe assicurare, con opportune prove di tenuta, che i conci e le relative guarnizioni osservino le tolleranze di costruzione e montaggio in grado di **evitare le copiose infiltrazioni ed il conseguente degrado verificati nel Lotto 1 ultimato ed in esercizio da oltre 10 anni [senza collaudo tecnico-amministrativo benché previsto dall'Accordo Quadro Rfi\Nodavia](#)**.

Il Lotto 1 fu messo in esercizio a seguito del collaudo statico emesso quando ancora le infiltrazioni non si erano manifestate. Oggi lo stesso Collaudatore statico emetterebbe il certificato in presenza di copiose infiltrazioni e conseguenti ammaloramenti?

Dalle [cronache](#) risulta un preoccupante ammaloramento della galleria artificiale dello Scavalco AV Castello-Rifredi (Lotto 1), scavata tra il 2009 e il 2011 dall'impresa appaltatrice Nodavia, fallita nel 2018: da essa filtra abbondante acqua di falda, come alcune immagini reperite in rete (Allegati 3 e 4) paiono attestare.

Da parte sua, la Corte dei Conti avrebbe aperto un fascicolo per danno erariale, avviato (e con esso la fase istruttoria) da un esposto di natura 'tecnica' di ex addetti ai lavori che avrebbero elencato plurimi aspetti sconcertanti, oltre al mancato collaudo dell'opera ammalorata da acqua di falda: irregolarità e/o sbagli che potrebbero aver fatto sperperare denaro pubblico, per effetto di eventuali omissioni da parte di chi doveva segnalare le criticità emerse, con possibili immeritati vantaggi alla ditta.

Ciò che ha affermato RFI in occasione della citata audizione del 25 gennaio scorso presso codesta Commissione contraddice clamorosamente quanto dichiarato alla stampa dal Presidente della Commissione di collaudo tecnico-amministrativo, l'ing. Francesco Montanari, nella sua veste di pubblico ufficiale. Asserendo infatti che l'opera in questione "è stata oggetto del Verbale di accertamento tecnico-contabile, redatto dalla Commissione di collaudo dell'appalto a Contraente Generale, atto emesso a febbraio del 2021", RFI lascia intendere che quel Verbale abbia avallato e autorizzato l'opera, sia sotto l'aspetto costruttivo sia sotto quello della procedura adottata. Appare dunque necessario e urgente, ad avviso della scrivente Associazione, pervenire a **un chiarimento della vicenda**, accertare le responsabilità, riparare tempestivamente i danni, prevenire ulteriori possibili impatti negativi sull'erario.

Idra ha inoltrato al Prefetto e a RFI l'istanza di accesso al Verbale di accertamento tecnico-contabile, ma non ha ricevuto alcun riscontro.

Verificare la disponibilità del Presidente Montanari a presenziare e ad intervenire nel contesto dell'audizione di cui si fa qui richiesta potrebbe offrire, riteniamo, un'efficace opportunità di analisi esaustiva del caso. Ci si domanda infatti se possa costituire un incoraggiante prologo e un promettente viatico per la cantierizzazione del Lotto 2 dell'Alta Velocità nel capoluogo toscano l'ombra che su di essa rischierebbe di gettare la mancata soluzione della vicenda.

3.

In presenza di una cantierizzazione avviata il 15 maggio scorso, **dubbi legittimi** possono essere sollevati **sulle modalità di comunicazione adottate dal committente RFI e dagli altri soggetti pubblici**:

- nessuna pubblicità risulta essere stata data ai contenuti generali dell'intervento: non si trova traccia del link dal quale poter acquisire tutti gli elaborati del progetto Passante AV e Stazione AV posto a base gara, che RFI comunica di aver inviato in data 06/06/2023 al Comune di Firenze;
- nessuna informazione di dettaglio, anche in relazione alla disponibilità di strumenti di autotutela, risulta pervenuta alle famiglie più direttamente interessate dalle interferenze della cantierizzazione con le abitazioni;
- non risultano in alcun modo definiti gli apparati e i tavoli istituzionali annunciati con gli Enti Locali, come il cosiddetto 'Comitato di garanzia';
- non appaiono risultare attivi, o adeguatamente aggiornati, i siti internet deputati alla comunicazione per via elettronica: Ufficio Nodo del Comune di Firenze; Osservatorio Ambientale Nodo AV Firenze; Ferrovie dello Stato Italiane; Comitato di garanzia.

In attesa di un cortese riscontro, porgiamo rispettosì saluti.

Il presidente
Girolamo Dell'Olio

In allegato (parte integrante della presente nota):

Allegato 1 – Audizione in Sesta Commissione, 20 giugno 2000

Allegato 2 – Audizione in Sesta e in Settima Commissione congiunte, 16 settembre 2010

Allegato 3 – Galleria artificiale Scavalco Castello-Rifredi, immagine 1

Allegato 4 - Galleria artificiale Scavalco Castello-Rifredi, immagine 2