

“ È una delle più grandi catastrofi ambientali avvenute in Italia. Le stime parlano di una perdita di oltre 740 milioni di euro

Distrutte flora e fauna: in alcuni dei fiumi del Mugello sono scomparsi felci, alghe, gamberi e pesci

MARCO BUCCIANTINI

mbucciantini@unita.it

MARIA VITTORIA GIANNOTTI

mgianotti@unita.it

La goccia che ha scavato la roccia. «Insistere, martellare, giorno dopo giorno, era l'unica strada da seguire». Così nel 2001 un quotidiano raccontò l'amara vittoria di Girolamo Dell'Olio, fiorentino, professore dell'Iti, martello e goccia. Nella roccia, che poi era friabile come un castello di sabbia, d'illusioni, di progresso scritto su una mappa.

Oggi, otto anni dopo quella goccia, cinque anni dopo l'inizio del processo per i disastri ambientali dell'Alta Velocità nel Mugello, è il giorno della sentenza. Il Tribunale di Firenze si pronuncerà sui danni ambientali provocati dai lavori del consorzio Cavet sulla tratta fra Firenze e Bologna. Oggi si deciderà come e chi dovrà scontare quel danno che nella requisitoria del pm Gianni Tei viene valutato «di oltre 110 milioni di euro sulle risorse idriche e di 741 milioni se si estende la stima a tutto il sistema ambientale».

Il ruscello.

Questa è una lotta per un pezzo di terra. È la valle dell'Eden di Steinbeck, verde e avara, violata e incompresa. Traversata da sentimenti atavici, il bene e il male, annidati nei boschi, affiorati nei rivoli così limpidi e leali da non poter nascondere nulla. Affrontata da sorrisi sfuggenti, come quelli che subiva Dell'Olio quando - indefessamente - si affacciava a ogni convegno del Cavet, per far vedere che c'era, come quel petulante personaggio di De Niro, in un film sui sommozzatori e la marina Usa: «Mi piace rompere il cazzo».

Nessuno mette in discussione la necessità dello sviluppo su rotaie, nemmeno il professore, nemmeno i magistrati. Quella linea che liberebbe la rete fiorentina dai treni veloci, per destinarla in esclusiva al traffico locale. Ma il come conta. Il come è tutto e il dubbio venne a Dell'Olio quel giorno in cui portò i suoi studenti a fare trekking nella valle del Terzollina, un torrente alle porte di Firenze, e poi scoprì che in quella zona sarebbe passata l'alta velocità. «Sarà un disastro. Bisogna fare qualcosa». E così radunò gente alle case del popolo, gente che alzava la testa e vedeva. Teste che raddoppiavano, come fosse l'Idra, il mostro mitologico, nome dell'associazione di volontariato che veglia sul Mugello, accanto al Cavet, intorno, sopra, sotto «a uno dei più gravi disastri ambientali nel nostro paese», come disse il professore, il giorno in cui tutti capirono che quel pazzo aveva ragione.

Quel giorno.

Un sabato mattina di giugno, 100 carabinieri piombarono come un battaglione nel Mugello verde, nei 22 cantieri della galleria più lunga del mondo, 73 chilometri, che in mezz'ora invece

che in 52 minuti collegherà in treno Firenze a Bologna. Fu il pm Giulio Monferini a mettere i sigilli. Lui e Tei hanno condotto il processo. Allora ipotizzò ogni tipo di reato per questa ferrovia sotterranea dal costo preventivato di 8.000 miliardi di vecchie lire: dal deposito in discarica di fanghiglie contaminate alla truffa alla Regione Toscana, a cui non sarebbero state pagate tasse sui rifiuti per oltre sette miliardi. Dalle mancate bonifiche al danneggiamento delle falde e alla dispersione di acqua sorgiva, inquinata dall'olio minerale spruzzato nei camion carichi di cemento, nelle trivelle, nelle casseforme e nelle volte delle gallerie per rallentare l'indurimento del materiale durante le fasi di modellazione del tunnel. Furono le gocce, sempre le gocce, di olio minerale, viste colare dalle pareti sul materiale scavato, che allarmarono i giudici. Quel fango, invece di essere trattato come rifiuto speciale, per anni è finito inerte nelle discariche non autorizzate

e nelle cave «apri e chiudi», inquinando le falde. Come, quanto, per colpa di chi, nel disinteresse colpevole di chi altro: oggi si saprà.

Il processo.

Sono 59 le persone accusate di inquinamento del territorio

e impoverimento delle falde acquifere: tra questi, la maggior parte sono di Cavet, il consorzio di imprese che ha avuto in appalto i lavori per la costruzione della ferrovia. I numeri messi in colonna dall'accusa fotografano un danno ambientale senza precedenti: 57 chilometri di fiumi seccati, 24 chilometri di corsi d'acqua che hanno visto ridotta la loro portata, 37 sorgenti e 5 acquedotti prosciugati. Per una perdita complessiva di 150 milioni di metri cubi d'acqua. A questo, si aggiunge lo stravolgimento della flora e della fauna: in alcuni dei fiumi mugellani sono scomparsi, forse per sempre, felci e alghe, ma anche gamberi e pesci. Abbiamo indicato la stima di 741 milioni di euro di danno ambientale: questo sarà il fronte su cui lavorerà la Corte dei Conti, che dovrà valutare le eventuali responsabilità della Regione e del Ministero dell'Ambiente. Gli

atti del processo sono già stati trasmessi. Il processo, iniziato nel febbraio del 2004, arriva a conclusione nel momento in cui la grande opera non è ancora terminata. Nel corso del dibattimento è stato ricostruito l'iter della tratta Firenze-Bologna: dal progetto alla cantierizzazione, avviata nel 1996, alla messa in opera - prevista per il 2003, ma poi slittata al 2010. E se la data di ultimazione dei lavori non è certa - in ballo c'è anche l'annoso e sempre discusso sottoattraversamento di Firenze - certo è che i costi sono lievitati del 400%, secondo le stime di Idra.

Le richieste dei pm.

«Questo non è un processo ideologico» ha ripetuto Gianni Tei, nel corso della sua poderosa requisitoria. «Qui non si tratta di discutere se la Tav andava fatta o meno, ma di come è stata fatta». Il disastro, secondo l'accusa - che più volte ha parlato di «omesso controllo» - avrebbe potuto essere evitato. Ci sono richieste di condanne per 43 persone per un totale di oltre 180 anni di reclusione. Le più alte (10 anni) sono per i vertici Cavet: Alberto Rubegni, Carlo Silva e Giovanni Guagnozzi, presidente, consigliere delegato e direttore generale del consorzio. Chiesta invece l'assoluzione di altri 21 imputati del processo, che coinvolge oltre a Cavet, ditte in subappalto, gestori di cave e di discariche, un funzionario del Comune di Firenzuola, intermediatori per i rifiuti.

La terra.

Quella meravigliosa terra a ridosso dell'Appennino tosco-emiliano è stata oltraggiata perfino mentre dormiva, da operai sfruttati, mandati di notte con i fari bassi, furtivi, a battere pozzi nel terreno della chiesa di Paterno, per svuotare le gallerie di nascosto. Terra avvelenata «in modo prevedibile e addirittura previsto dagli studi», questa l'accusa senza scampo, perfino filosofica. Terra dei Medici e del Cimabue. Di un verde sfacciato, di boschi lussureggianti, di un lago fasullo ma necessario a irrigare la grande città, e di fiumi dall'acqua cristallina che resistono a tutto, anche all'uomo. E scorrono, nel mezzo fra il bene e il male. ♦

Le sei direttrici

Cantieri aperti da diciott'anni ma le inaugurazioni sono state poche

■ Nel 1991 nasce la Tav Spa, società del gruppo delle Ferrovie dello Stato che deve occuparsi della costruzione delle linee per la circolazione dei treni ad Alta Velocità. Sono sei le direttrici interessate: la Torino-Milano (la parte fino a Novara è stata inaugurata per i giochi olimpici del 2006, la Milano-Bologna (inaugurata due mesi fa), la Bologna-Firenze (oggetto della sentenza di oggi), la Roma-Napoli (il tratto fino ad Aversa, inaugurato nel 2005), la Treviglio-Padova (nelle sottolinee Milano-Vercelli e Verona-Venezia) e la Voghera-Novi Ligure-Genova (terzo valico dei Giovi).

Il nodo fiorentino

La galleria sotto le strade cittadine Un mare di polemiche e lavori lenti

■ Tra le opere per l'Alta Velocità la Toscana deve scontare anche il sottoattraversamento del capoluogo, con una nuova stazione (Belfiore-Circondaria come vuole la Regione, o allo Statuto come vorrebbero le Ferrovie) ad uso dei treni veloci «Freccia Rossa», in modo da poter liberare Santa Maria Novella (stazione di termine, che rallenta appunto i treni Tav) per il traffico regionale. Nove chilometri di galleria, 1.600 milioni di euro di investimenti opere connesse comprese, il primo appalto per 915 milioni predisposto per il 2008, nel 2012 il fine lavori previsto ma sicuramente dilatato.