

Cantieri bloccati dall'inchiesta, il presidente toscano attacca: dov'era lo Stato? E chiede un incontro urgente a Monti, Passera e Clini

Tav, l'ira del governatore

Rossi: "Porto Italferr in tribunale, per i cittadini danni materiali e morali"

«**P**ORTO Italferr in tribunale, la Regione farà causa alla società. Chiederò i danni per ogni giorno di ritardo sulla costruzione del tunnel dell'Alta velocità», annuncia il presidente della Toscana Enrico Rossi. La grana della Tav sotto sequestro lo fa letteralmente infuriare: «Dov'era lo Stato?», chiede. Rossi vuole un incontro urgente col premier: «Di fronte a ipotesi di reato di questa gravità la politica farebbe bene a parlare».

ALLE PAGINE II E III



La mossa del governatore

“Porto i responsabili in tribunale ogni giorno di ritardo è un danno”

Rossi all'attacco: ma dov'era finora lo Stato?

SIMONA POLI
MASSIMO VANNI

«PORTO Italferr in tribunale, la Regione farà causa alla società. Chiederò i danni per ogni giorno di ritardo sulla costruzione del tunnel dell'Alta velocità. Se i lavori non vanno avanti è colpa loro, dovranno risponderne». Nel suo studio affacciato su piazza del Duomo il presidente della Toscana Enrico Rossi sta esaminando insieme all'Avvocatura gli estremi per ricorrere in giudizio. Rilegge le delibere approvate dalla giunta riguardo alla classificazione del materiale di scavo e tira fuori dagli archivi i solleciti inviati più volte mesi fa a ministeri e Ferrovie per chiedere che venisse reinsediato l'Osservatorio ambientale scaduto a fine aprile. Oggi stesso manderà una lettera a Monti, Passera e Cini per chiamare in causa le responsabilità del governo nella mancata vigilanza sugli appalti del sottotraversamento della Tav. Vuole un incontro urgen-

te con il premier. «Di fronte ad ipotesi di reato di questa gravità la politica farebbe bene a parlare», dice infuriato. E lui non è tra quelli che scelgono la linea del silenzio, anzi. Sembra un fiume in piena.

Su che basi ricorrerà al Tar contro Italferr, presidente Rossi?

La rivelazione

Loro ci hanno fatto causa per due delibere relative alle terre di scavo: ci hanno chiesto 200 milioni

re riaprisse il più presto possibile, perciò ho chiesto ai miei uffici di quantificare i danni che riceveranno la città di Firenze e la regione per ogni giorno di ritardo sui lavori. Quanti disagi provocherà questo blocco sulla qualità dell'aria? E quanto ancora slitterà la data in cui finalmente i binari di superficie saranno liberati e potranno servire per i treni pendolari, a cominciare dalla linea Firenze-Prato dove vorremmo raddoppiare le corse? Quanto costa il cosiddetto “tappo di Firenze” in termini di difficoltà a far svolgere a Firenze la funzione attrattiva dal punto di vista economico che hanno già Bologna e Milano grazie alle stazioni dell'Alta velocità? Stavolta saremo noi a chiamare Italferr in tribunale, noi a chiedere i danni, morali e materiali. Le parti adesso si invertono».

Vuole dire che anche Italferr ha citato per danni la Regione?

«Esatto, anche se alla notizia non era stata data nessuna pubblicità. Ci chiedono 200 milioni di danni. Italferr ha fatto ricorso al Tar contro di noi non una ma ben due volte, per due diverse delibere approvate il 23 aprile e il 6 ottobre 2012. Nella prima la giunta chiariva di

considerare rifiuti ciò che veniva prodotto dalla lavorazione della trivella e con l'altra, arrivata in seguito al decreto 161 Passera-Clini, la Regione cambiava orientamento e consentiva all'impresa di fare un piano di utilizzo del materiale dei sottoprodotti degli scavi. Neanche questo andava bene, però: Italferr voleva partire subito senza fare nessun piano e “perdere” due mesi. In totale ci ha chiesto 200 milioni di risarcimento. La causa è in corso, potremmo anche dover pagare. Intanto facciamo ricorso pure noi».

La richiesta

Fin dall'apertura dei cantieri avevo invitato Asl e Arpat a un impegno straordinario nei controlli

Ma chi approva il piano di utilizzo dei materiali di scavo?

«Il ministero dell'Ambiente, non certo la Regione».

Il dirigente dell'ufficio Valutazione impatto ambientale Fabio Zita è stato trasferito a fine giugno al piano del paesaggio e la Via adesso è competenza della presidenza. Sua, cioè.

«Zita è stato per molto tempo in un certo ruolo e adesso si sta occupando della variante per il piano del paesaggio, un atto assai importante direi. Quindi si tratta di un normale spostamento e non certo di una retrocessione. La delega sulla Via era competenza della presi-

denza, e non del dipartimento Ambiente, anche quando c'era Martini. Ed è giusto che sia così, visto che le valutazioni sono trasversali a vari settori».

La Regione non ha proprio niente da rimproverarsi insomma?

«Niente, abbiamo sempre agito con trasparenza e assoluta correttezza. Il 10 aprile del 2012 abbiamo appro-

La lettera

Si tratta di un'opera nazionale e deve essere il governo a chiarire. Per questo scrivo al premier

visto che non accadeva nulla. Clini ha dato l'ok ma manca ancora la firma di Passera. L'Arpat, da parte sua, ha presentato 20 denunce dal 2010 ad oggi ed elevato 10 sanzioni amministrative, secondo i dati aggiornati che mi ha appena fornito il direttore dell'Arpat Giovanni Barca. Non abbiamo fatto sconti a nessuno».

I controlli non sono stati abbastanza accurati. Di chi è la colpa?

«L'Osservatorio, che è finanziato dalle Ferrovie, doveva essere rinnovato subito. Ma ancora prima, nel febbraio del 2011, mentre partivano i lavori, io scrissi una lettera a ministero dell'Ambiente, Asle Arpat chiedendo di intensificare i controlli per via straordinaria a tutela dei cittadini. Chiedevo anche al Genio civile di collaborare con Palazzo Vecchio per valutare eventuali danni ad edifici. Per mia iniziativa esiste anche l'Ufficio Nodo del Comune di Firenze, a cui è stato affiancato un ufficio comunicazione che si occupa tra l'altro degli effetti psicologici che possono essere provocati dai lavori. E poi c'è l'Osservatorio di garanzia coordinato da Massimo Morisi».

Di fronte al clamore dell'inchiesta poche reazioni dai politici.

«Quando scoppiano casi di presunta corruzione di questa gravità la politica farebbe bene a parlare e non a stare zitta. Provo molta rabbia in questo momento ma sono anche determinato ad impegnarmi perché l'opera venga realizzata presto e bene. Senza la stazione dell'Alta velocità Firenze comincia ad essere bypassata da molti treni e più ritarderemo peggio sarà. Il tunnel è anche un volano economico per far ripartire gli investimenti in Toscana e a Firenze, soprattutto grazie agli 80 milioni che l'amministratore delegato di Ferrovie Moretti dovrà dare al Comune come forma di compensazione ambientale per l'opera».

Teme che l'inchiesta possa bloccare tutto?

«La decisione di costruire il sottopasso è stata presa quindici anni fa da Primicerio e Chiti, che avranno avuto le loro buone ragioni. Di certo ora le cose sono andate avanti a un punto tale che rimetterla in discussione sarebbe impossibile. Ringrazio la magistratura per l'indagine che sta svolgendo ma dico anche che se le accuse venissero confermate si resterebbe sgomenti».

La questione morale di cui parlava Berlinguer.

«Sembra che in Italia non si possa avviare una grande opera pubblica come avviene nel resto d'Europa senza che ingordigia, avidità, consorterie e pochezza della classe dirigente se ne impossessino condizionandone procedure, esiti e realizzabilità. Tutta questa vicenda chiama in causa direttamente il governo».

Perché il governo?

«Quando dico governo intendo lo Stato, non questo governo in particolare. Dov'era lo Stato finora? Ho il diritto di chiederlo. Le accuse, se venissero comprovate, sarebbero gravissime. Dietro alla storia dei concetti (i pannelli di rivestimento della galleria) si nasconderebbe un'enorme truffa. E poi c'è l'inadeguatezza della trivella, montata con pezzi sbagliati e guarnizioni obsolete. Ci sono già stati morti nelle gallerie in questo paese o ce lo siamo dimenticati?».

Tra le imprese coinvolte ce n'è anche una in odore di camorra

«Questo è ancora più inquietante. Se penso a tutti gli accordi che ho firmato con il prefetto per tenere lontane dagli appalti della Toscana le ditte colluse con la mafia... E lo Stato centrale non fa gli stessi controlli che fa una Regione? Di questo davvero chiederò conto al governo, esigo sapere cosa abbia fatto per vigilare sull'opera nazionale più importante che sia in costruzione. Sicuramente bisognerà chiamare in causa il Provveditorato alle opere pubbliche: dov'era e cosa faceva?».

Ha intenzione di vedere Monti?

«Gli scrivo domani (oggi per chi legge, ndr) e non solo a lui. Manderò una lettera ai ministri Passera e Clini, voglio un incontro urgente, deve essere il governo a preoccuparsi di capire cosa sia successo e dare risposte in tempi rapidi. Bisogna che qualcuno trovi velocemente un rimedio e faccia ripartire i lavori. Per conoscenza scriverò anche a Mauro Moretti, con cui mi sono già sentito per telefono».

L'Alta velocità è funzionale anche all'aeroporto nei suoi piani, lei ha spesso legato il destino di queste due opere.

«Mi preoccupa moltissimo quello che potrebbe accadere. Quando parlo dei danni morali e materiali che deriverebbero dal blocco del tunnel penso allo sviluppo di Firenze e della regione nel suo complesso. Lo stop ai lavori crea fame di lavoro, i consumi sono a zero e allora se non rilanciamo gli investimenti come potrà ripartire l'economia? Sarebbe davvero singolare che si sistemasse Peretola e poi non avessimo la stazione dell'Alta velocità. Un paradosso, che non ha uguali in Europa».

All'estero le grandi opere pubbliche hanno costi minori.

«E vengono curate in ogni dettaglio, sono fatte in modo che i cittadini le vivano come creature trasparenti, non come frutto di oscuri traffici. Le grandi opere di Parigi sono frequentabili, visitabili, affiancate da uffici informazioni, pannelli esplicativi, disegni, animazioni. I cittadini hanno il diritto di capire come siano fatte e come funzionino, perché qui invece non riusciamo a fare lo stesso?».

Forse perché qui la corruzione ingoia ogni progetto. Nel caso dell'inchiesta di Firenze sono coinvolti l'ex presidente dell'Umbria, che è del Pd, e le cooperative emiliane. Non pensa che questo rappresenti un problema per la sinistra?

«Non bisogna generalizzare, proprio oggi il Pd ha ripulito le sue liste elettorali escludendo i candidati inquisiti o impresentabili. Mi sembra una buona notizia per gli italiani onesti, altri partiti come si vede non fanno altrettanto. Quanto a Lorenzetti risponderà alle accuse, dipende dai comportamenti personali l'opportunità di affidare incarichi ai politici, non esiste una regola generale. Moralità e lavoro sono i due punti centrali, lo ha detto Bersani e io ci credo profondamente. Ho sempre dichiarato che esiste una questione morale. La vicenda per come viene denunciata dal magistrato è di assoluta gravità, i "magheggi" citati nelle intercettazioni fanno accapponare la pelle».

L'attesa

L'Osservatorio è scaduto il 30 aprile scorso e il 30 luglio ho mandato un sollecito ai ministeri

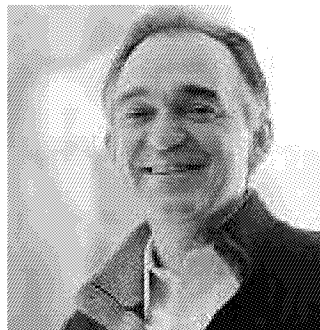
La moralità

Avidità e profitto a tutti i costi sono alla base delle accuse dei magistrati: esiste una questione morale

La politica è già molto screditata agli occhi dei cittadini e questa inchiesta non aiuta certo a ritrovare la fiducia persa.

«Penso che se la politica nazionale reagirà bene di fronte all'inchiesta e il futuro governo riuscirà a prendere questa vicenda per le corna, saremo ancora in tempo per far ripartire speditamente i lavori. Io pongo una questione nazionale e la politica non può starne fuori. Quindi chiedo al governo di muoversi in modo da recuperare tutti i controlli e le garanzie necessarie per garantire la sicurezza su un'opera fondamentale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL GOVERNATORE

Enrico Rossi intende portare in tribunale i responsabili dello scandalo Tav (a destra il cantiere ai Macelli)



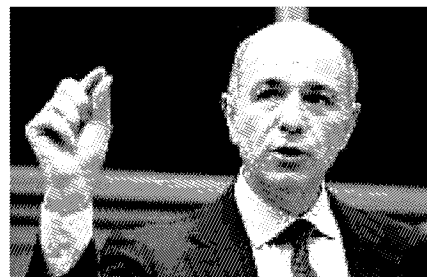
Maria Rita Lorenzetti

La presidente di Italferr, finita nell'inchiesta della Tav fiorentina, si vedrà adesso recapitare dalla Regione Toscana la richiesta per danni materiali e morali



Mario Monti

La Toscana invierà una lettera a Monti per chiedere chi avrebbe dovuto controllare e cosa abbia fatto finora il Provveditorato alle opere pubbliche



Corrado Passera

Per il rinnovo dell'Osservatorio ambientale manca la firma del ministro delle infrastrutture. Il suo collega all'ambiente Clini ha invece già dato l'ok



Giovanni Barca

Il direttore dell'Arpat ha
fornito i dati aggiornati sui



LO SCAVO

Il cantiere
alta velocità
a Campo di
Marte: sulle
terre di
scavo
braccio
di ferro tra
Regione
e Italferr