

Associazione di volontariato *Idra*

iscritta al Registro Regionale del Volontariato della Toscana per la promozione e la tutela del patrimonio ambientale e culturale

Via Vittorio Emanuele II 135, 50134 FIRENZE; Tel. e fax 055.233.76.65; Tel. 055.48.03.22; e-mail idrafir@tin.it; web: <http://associazioni.comune.firenze.it/idra/inizio.html>; <http://idra.dadacasa.supereva.it/>

Firenze, 8.9.'03

- o A TATANKA 33
- o Alla mailing list destinataria del messaggio di invito per la manifestazione del 24 ottobre a Verona e all'incontro preparatorio del 13 settembre a Verona

Cari amici,

con questo messaggio indirizzato alla lista "Undisclosed-Recipient" nella quale anche il nostro indirizzo risulta inserito, desideriamo porgervi una nostra riflessione sull'appuntamento-manifestazione del 24 ottobre prossimo, alternativo al vertice dei Ministri dei Trasporti. Anche in relazione, nell'immediato, all'invito a un pre-incontro organizzativo il 13 settembre.

Nell'invito viene indicato come bersaglio dell'azione di protesta "LA LOGICA DELLA LEGGE OBIETTIVO, CHE ESPROPRIA LE COMUNITA' LOCALI DELLA POSSIBILITA' DI PROGETTARE SUL PROPRIO TERRITORIO", e come scopo la proposizione di "ALTRE PRIORITA' A QUELLE DISTRUTTIVE (AMBIENTALMENTE, ECONOMICAMENTE, TERRITORIALMENTE) DEL GOVERNO".

La nostra associazione non può che trovarsi d'accordo: su questi fronti anche noi cerchiamo di operare quotidianamente. E tuttavia **temiamo che la formulazione adottata nelle motivazioni della protesta e della proposta possa suonare incompleta, e perciò risultare a taluni ambigua**. Desideriamo perciò segnalarvi qui le nostre perplessità. L'esperienza 'sul campo' che abbiamo accumulato nei confronti dei progetti TAV è ormai di lunga data: ci pare quindi doveroso offrire sotto questa forma il nostro contributo alla definizione di una prospettiva obiettiva e esauriente delle vicende di politica infrastrutturale nazionale di cui si parla.

Dalla convocazione, a nostro avviso, non si evince chiaramente il fatto, storicamente relevantissimo, che **le attuali politiche infrastrutturali altro non sono se non la prosecuzione di linee di governo già promosse e sostenute dai precedenti governi 'tecnici', 'di transizione' o di centro-sinistra a pieno titolo**. Politiche infrastrutturali a tutt'oggi certamente non contestate nella sostanza dalle forze di opposizione in sede centrale, che è quella che più conta. Al contrario, cinicamente perseguite in tutte le sedi locali nelle quali il centro-sinistra è al governo, e amministra lo scempio TAV con la massima determinazione, dimostrando ben scarso rispetto della democrazia, della salute e dell'ambiente. **Le comunità locali**, dunque, **sono state espropriate già assai prima della Legge Obiettivo della possibilità di progettare sul proprio territorio**, sia che per "comunità" si intendano i cittadini, sia che ci si riferisca alle rappresentanze istituzionali locali a più diretto contatto coi cittadini stessi (Comuni, Comunità Montane, Provincia). Anche se non possiamo nascondervi che queste ultime hanno rivelato - nel testa a testa con i

poteri forti centrali, di governo e di partito - la propria intrinseca debolezza e una preoccupante sudditanza. Al punto che gli stessi politici che avevano fieramente combattuto per anni il progetto TAV si sono poi adattati nella massima parte dei casi a digerirlo e ad amministrarlo: una circostanza che - sia detto per inciso - ci fa fortemente dubitare della validità democratica del modello di partecipazione previsto dal nostro attuale ordinamento.

Dimenticare, sottovalutare o oscurare questo dato non rappresenterebbe solo - ci pare - una diminuzione di informazione. Esporrebbe soprattutto l'associazionismo di base dei cittadini, per definizione indipendente, al rischio di essere classificato come espressione di collateralismo politico.

A documento di quanto affermiamo, non possiamo fare a meno di ricordare qui, pur molto sinteticamente, come si sono svolti certi eventi, ancora con particolare riguardo all'esempio 'eccellente' dell'Alta Velocità a cavallo fra Emilia e Toscana, culla e zoccolo duro del centro-sinistra delle "grandi-opere".

La 'Grande Opera' TAV, la cui architettura contrattuale e finanziaria Ivan Cicconi non ha esitato a definire "una truffa ai danni dello Stato", è stata presentata il 7 agosto '91 con una conferenza stampa alla quale erano presenti il ministro dei Trasporti Bernini, l'amministratore delegato delle FS Necci, Romiti per la FIAT, Nobili per l'IRI e Cagliari per l'ENI. *"L'idea di una nuova Tangentopoli - scrive Ivan Cicconi in Storia del futuro di Tangentopoli, DEI, 1998 - nasce esattamente il 7 agosto del 1991"*. E ancora nel '95 è, lui, Lorenzo Necci, l'interlocutore-alleato di quella giunta Chiti (centro-sinistra) che in Toscana ha esercitato una forte pressione sui Comuni recalcitranti del Mugello perché ingoino il rospo di un'idea e di un tracciato non condivisi, e di una progettazione poi rivelatasi - anche sul piano squisitamente tecnico - fallimentare.

Poco dopo che il governo Dini aveva riscosso con l'appoggio di Lega Nord e centro-sinistra la chiusura della conferenza di servizi per l'avventura TAV fra Firenze e Bologna (luglio '95), andava al governo della nazione, nel '96, l'Ulivo. Sotto l'Ulivo l'attuazione del progetto TAV è andata spietatamente avanti, aggiungendo due importanti tasselli al proprio mosaico: l'approvazione del traforo di Monte Morello e l'approvazione del sottoattraversamento TAV di Firenze, con tutti i suoi devastanti corollari urbanistici in termini di asfalto, cemento, smarino e inerti. Nel frattempo il partito della Rifondazione Comunista - già in giunta nel Comune di Firenze quando il sindaco altavelocista Primicerio (centro-sinistra) scaricava il Mugello dalla contestualità col nodo fiorentino, abbandonandolo alla sua sorte a dispetto dei contenuti del programma elettorale congiunto - 'desisteva' partecipando alla maggioranza che appoggiava quell'Ulivo. Tre anni dopo Primicerio, nel marzo '99, approvava anche il progetto TAV per la città di Firenze.

Oggi notoriamente il testimone delle politiche infrastrutturali devastanti, a Roma, è stato raccolto con entusiasmo dal centro-destra. E però non possiamo dimenticare di aver visto in TV, prima delle ultime elezioni politiche nazionali, i candidati premier Rutelli e Berlusconi fare a gara su chi avrebbe avuto in sorte di realizzare il "Ponte sullo Stretto"!

Sul ponte di comando della nostra precaria democrazia, stravolta e offesa maggiormente da coloro che avrebbero dovuto e dovrebbero salvaguardarne l'integrità, vi è dunque **una lobby di potere industriale, cementizio e finanziario, alla quale i partiti dell'intero arco costituzionale sono apparsi sottomessi. Anche quando hanno - con troppa sollecitudine - abbandonato il campo dell'opposizione** lasciando a piccole pattuglie di cittadini il compito di stare ai fianchi della devastante attuazione dei pessimi progetti TAV approvati e subito metabolizzati da chi fino al giorno prima li aveva pure avversati (il caso dei danni ambientali irreversibili causati dalla TAV, con l'inquinamento dei corsi d'acqua e con lo svuotamento delle falde lungo l'Appennino fra Firenze e Bologna, e il silenzio di fondo che li accompagna, sono esemplari).

Interessante sarebbe anche considerare in dettaglio - non è questa la sede, ma potremmo citare un'ampia casistica - **il ruolo di oggettivo fiancheggiamento a questa operazione di potere svolto dai sindacati confederali e da rinomate associazioni "ambientaliste", nonché dal partito dei "Verdi"**, con macroscopiche ambiguità e contraddizioni (deliberatamente strumentali?) fra talune componenti centrali e altre periferiche di queste realtà.

Penoso, dal nostro osservatorio toscano, **anche il bilancio concreto delle attività del "Social Forum". Che - a un esame minimamente obiettivo - si è visto lasciarsi strumentalizzare, volente o nolente, dalla locale sinistra altavelocista** (a partire dalla "Toscana democratica" del presidente della Giunta regionale Claudio Martini), col risultato di lustrarne internazionalmente l'immagine.

Cari amici, questi che abbiamo ritenuto indispensabile qui richiamare sono eventi che almeno noi non possiamo ignorare, né considerare semplici "incidenti di percorso". Non riteniamo che sia utile per nessuno (ma meno che mai lo sarebbe per chi, come noi, ne è quotidianamente testimone) illudersi sulla realtà. Riteniamo al contrario di doverla osservare in tutta la sua spietata durezza (e qui in Toscana infatti siamo molto soli!) per poter fondare su basi serie la speranza di cambiarla, nonostante tutto.

E' nostra opinione che in questo nostro amato Paese, che vive una condizione di "democrazia apparente" dovuta all'asservimento *trasversale* dei più importanti attori istituzionali, politici e sociali ai '*poteri forti*', le 'lobbies' stiano portando sostanzialmente indisturbate il nostro Paese alla rovina ambientale, ma anche economica e finanziaria. Sociale e globale. **Pensiamo perciò che non sarebbe proficua e concludente alcuna azione di protesta e dissenso verso le linee di azione e di legislazione di questo governo che non denunci al tempo stesso, senza ambiguità e senza sconti per parti politiche di sorta, la drammaticità "sistemica" della situazione. A nostro parere ormai il nocciolo del problema non è infrastrutturale, ma squisitamente democratico.**

Ecco perché auspichiamo con forza che gli obiettivi della giornata di protesta del 24 ottobre siano aggiornati e integrati, alla luce delle vicende oggettive che hanno caratterizzato l'evoluzione delle politiche dei trasporti nel nostro Paese negli ultimi 15 anni.

Restiamo in attesa di un vostro riscontro.

Un cordiale saluto,

il vicepresidente Pier Luigi Tossani

il presidente Girolamo Dell'Olio

PS

Il riscontro concreto delle nostra attività, e la documentazione delle notizie fornite, sono consultabili sul sito web <http://associazioni.comune.firenze.it/idra/inizio.html>.