

L'alta velocità mette a rischio (anche) le caviglie del David

Stefania Fanni per linkiesta.it

Le vibrazioni degli scavi dei tunnel dell'Alta velocità e i transiti futuri dei convogli sotto Firenze potrebbero compromettere la stabilità del colosso di marmo di Michelangelo. A richiamare l'attenzione su un eventuale rischio per l'opera è l'architetto padovano Fernando De Simone, che da tempo propone agli enti locali di trasferire il capolavoro in un nuovo museo per poterlo proteggere. In città è in corso un acceso dibattito quotidiano sugli eventuali pericoli dovuti all'attraversamento sotterraneo dei treni veloci, il famoso snodo di cui tante volte parla l'ad di Ferrovie Moretti. Si stimano in duemila gli edifici a rischio lesioni nella fascia immediatamente a ridosso del percorso ferroviario sotterraneo. La soprintendente del polo museale di Firenze, Cristina Acidini, ha fatto sapere di aver preso in esame la problematica.

David è un colosso di muscoli di marmo con le caviglie fragili. Le micro-fessure che minano le basi dell'opera d'arte di Michelangelo sono note agli esperti da un bel po'. Ma adesso c'è un nuovo pericolo che incombe sulla statua: le vibrazioni degli scavi dei tunnel dell'Alta velocità e i transiti futuri dei convogli sotto Firenze. A dirlo è l'architetto padovano Fernando De Simone, esperto in costruzioni sotterranee, che da tempo propone agli enti locali, in particolare alla Regione Toscana e al comune di Firenze, di trasferire il capolavoro in un nuovo museo per poterlo proteggere.

De Simone ha richiamato l'attenzione su un eventuale rischio

per l'opera proprio mentre a Firenze è in corso un acceso dibattito quotidiano sugli eventuali pericoli dovuti all'attraversamento sotterraneo dei treni veloci. Associazioni ma anche molti tecnici (geologi, ingegneri, architetti) sono impegnati da tempo a mettere in luce le criticità del progetto che prevede uno scavo sotto Firenze per la realizzazione del sottoattraversamento e della fermata ferroviaria dell'Alta velocità. È il famoso snodo tante volte citato dall'ingegner Mauro Moretti, ad di Ferrovie dello Stato ma che non è visto di buon occhio dai fiorentini.

Si stimano in duemila gli edifici a rischio lesioni nella fascia immediatamente a ridosso del percorso ferroviario sotterraneo. «I due tunnel della Tav – ha fatto notare l'architetto De Simone – passeranno a circa 600 metri dalla statua del David che, come si sa, ha le caviglie piene di micro-fessure. Se prima di iniziare i lavori di scavo, a giugno, non verrà spostata, ci sono seri rischi di crolli». E De Simone ha fatto anche dei calcoli precisi: «Il rischio sarà molto alto se alle vibrazioni causate dall'avvicinarsi simultaneo alla statua di gruppi di 60 visitatori per volta, che insieme peseranno circa 4,5 tonnellate, e alle oscillazioni provocate dal traffico nelle zone vicine alla Galleria dell'Accademia, si dovessero aggiungere dalla prossima estate le vibrazioni e le risonanze causate dalle macchine di scavo dei tunnel ferroviari dell'Alta Velocità, e successivamente dai passaggi dei treni».

De Simone si accorse del problema delle vibrazioni per il David alcuni anni fa, osservando cosa accadeva al treppiede della sua macchina fotografica: «all'arrivo di gruppi di visitatori, la livella a bolla non stava mai ferma. Seicento metri di profondità sono pochi», sostiene.

La soprintendente del polo museale di Firenze, Cristina Acidini, ha fatto sapere di aver preso in esame la problematica. «È in corso uno studio finalizzato a stabilire quale grado di resistenza a sollecitazioni sismiche può avere

l'edificio. Quando sarà terminato potremo valutare con maggiore cognizione di causa anche questa osservazione relativa ai treni ad alta velocità».

E proprio in questi giorni è stata depositata in procura a Firenze un esposto di due famiglie che lamentano crepe nelle loro case. «Queste crepe – sottolinea il loro avvocato Walter Cabras – derivano dagli scavi. I loro disagi sono iniziati proprio con i lavori: ci sono stati cedimenti da parte dei terreni sottostanti, determinati dal prosciugamento della falda acquifera ivi presente. Tra la primavera e l'estate 2008 si presentarono le prime crepe. Non vi sono dubbi – assicura l'avvocato – che tutti gli enti interessati al sottoattraversamento e alla relativa valutazione di impatto ambientale, nessuno escluso, fossero a conoscenza delle conseguenze dannose che siffatta infrastruttura e i lavori ad essa propedeutici avrebbero determinato a causa della falda acquifera e conseguentemente agli immobili posti “a valle” dell'opera».