

Tav Firenze, con la nuova fresa si rischia il doppio dei danni

Una delegazione di tecnici del comitato No Tunnel TAV (ingegneri e geologi) ha accompagnato i parlamentari Luigi Di Maio e Alfonso Bonafede in un sopralluogo ai cantieri TAV di Firenze. La visita è stata utile perché ha potuto chiarire alcuni aspetti del progetto, nonostante la reticenza dei dirigenti delle Ferrovie ad affrontare alcuni temi. I tecnici di Nodavia, sullo sfondo, erano avvolti da un tombale silenzio.

da un comunicato stampa del Comitato No Tunnel Tav di Firenze

Hanno confermato che la fresa presente a Campo Marte è da smontare e da sostituire; quella nuova verrà, via mare, dalla Germania dove è ancora in costruzione. Totale reticenza a rispondere alla richiesta se hanno presente che scavare i tunnel con una sola fresa in due fasi successive – e non con due contemporaneamente – porterà sicuramente a cedimenti in superficie molto maggiori che si trasformeranno, all'eventuale secondo passaggio dello scavo, a danni molto gravi per gli edifici lungo il percorso. Che si tratti di volontà di non rispondere o, peggio, ad ignoranza è comunque un pessimo segnale per la città se non si accetta di abbandonare questo progetto.

Le circonvoluzioni semantiche non sono servite a nascondere il fatto che l'impatto sulla falda è forte e che i pozzi drenanti costruiti, soprattutto ai Macelli, sono insufficienti a mitigare l'effetto diga. La cosa è risaputa da anni, ma si sta iniziando solo adesso a pensare di raddoppiare i pozzi. Sul tema delle polveri si è fatto enorme sfoggio di descrizioni dei monitoraggi esistenti che però restano chiusi dentro le

strutture di Ferrovie e dell'Osservatorio Ambientale; quest'ultimo, da più di un anno, non comunica alcun dato sulla presenza di polveri e altri inquinanti.

Durante la visita una cisterna ha generosamente bagnato il terreno di cantiere; il commento di un cittadino presente all'ingresso al cantiere è stato emblematico: "non avevamo mai visto tanto annaffiare!" Ricordiamo che ARPAT è intervenuta nelle settimane scorse imponendo la ripresa del bagnamento del terreno dopo aver verificato una abnorme presenza di polveri attorno al cantiere.

È stato riconfermato anche il modello di "alta velocità" scelto dall'Italia che collega solo poche città dimenticando che il "bel paese" è quello delle cento città che verranno ulteriormente dimenticate dal trasporto pubblico ferroviario. Anzi è stato chiaramente confermato che, appena sarà pronto il nuovo sistema di distanziamento dei treni sulla "direttissima" Firenze Roma (ERTMS), tutti i treni non-TAV saranno dirottati sulla "linea lenta" peggiorando ulteriormente la qualità del servizio offerto, in particolare quello dei pendolari.

Ancora irrisolto il problema delle terre di scavo, anche se i dirigenti delle Ferrovie suppongono che i costi dello smaltimento delle terre in discarica, con camion invece che con treni, non comporterà troppi aggravii dei costi per il committente. Come ciò sia possibile non è dato sapere; una cosa è certa: le "riserve", cioè i maggiori oneri denunciati e chiesti dal costruttore, stanno andando alle stelle nell'indifferenza del committente (FSI, cioè chi dovrà pagare il conto usando i soldi dei contribuenti) e del mondo politico che si è avvicinato al potere negli ultimi decenni.