

**L'INTERVENTO**

di **ITALIA NOSTRA** e COMITATI

**I RISCHI TAV  
IGNORATI**

**G**ENTILE DIRETTORE, abbiamo letto che l'Ad di Fs Moretti, ha scritto a lei per tranquillizzare i fiorentini sulle sorti del David che non avrebbe nulla da temere dai lavori dei tunnel Tav che s'intende costruire. In realtà non temiamo per la statua simbolo di Firenze, mentre siamo molto preoccupati per i tanti, troppi, rischi che la nostra città correrebbe ma che Moretti tace accuratamente. Ne elenchiamo solo alcuni. A Firenze si è scelto un progetto molto più invasivo che a Bologna, dove i binari corrono soprattutto sotto le linee ferroviarie di superficie; nella nostra città le gallerie sono soprattutto sotto gli edifici. Le ricordiamo che a Bologna i danni non sono stati lievi e dove i lavori si sono svolti nelle vicinanze d'immobili sono stati evacuati interi stabili, ed è dovuta intervenire la magistratura; un anno fa c'è stato il collasso di una galleria, che per fortuna non aveva edifici sovrastanti.

[Segue a pagina 12]

**L'INTERVENTO**  
**Falda e cedimenti  
Ecco cosa rischia  
la città  
con i cantieri Tav**

[SEGUE DALLA PRIMA]

**NEL "PASSANTE"** fiorentino non esiste terzietà in nessuna parte del progetto: Nodavia, impresa controllata da Coopsette, la vincitrice della gara, è lo stesso che ha realizzato il progetto e ne dovrebbe garantire la realizzazione; anche nei monitoraggi ambientali tutto è delegato a imprese incaricate dal General Contractor. Non è stato tenuto conto della eterogeneità del sottosuolo fiorentino e del suo assetto idrogeologico: l'aspetto più evidente è l'impatto sulla falda sotterranea che si avrà nella zona dei Macelli e a Campo di Marte; le raccomandazioni dell'Osservatorio Ambientale di realizzare pozzi drenanti sono rimaste inascoltate; ma cosa "osserva" l'Osservatorio? Un altro rischio, sottostimato, si avrà per i cedimenti in superficie fino a 150 metri dall'asse delle

gallerie. Non si è considerato che i cedimenti in superficie saranno ingigantiti in corrispondenza delle curve dei tunnel. Non si è tenuto conto che scavare i due tunnel con una fresa sola produrrà cedimenti in superficie molto maggiori che non scavando con due frese in tandem come a Bologna. Questo sarà un bel risparmio per Nodavia, non per Firenze. Si tace sul fatto che sopra le gallerie si trovano molti edifici d'importanza artistica e storica. Non si ricorda che per la stazione ai Macelli non si è fatta la Via (valutazione di impatto ambientale), non sono state rispettate le norme antisismiche nella progettazione, come riconosciuto dall'Ufficio del Genio Civile di Firenze. Non è stato risolto il problema dello smaltimento delle terre di scavo prodotte dalla talpa che sono rifiuti speciali: invece si è progettato di smaltirle come terre non contaminate. Se poi Moretti pensa di tranquillizzare i fiorentini con l'esempio del "passante" di Torino è un errore marchiano: i cantieri di quell'opera sono attivi dagli anni '80 e immaginare Firenze in preda ai cantieri Tav per 20 o 30 anni è una follia! Le condizioni disastrose del traffico locale toscano sono tali perché le

risorse finanziarie che lo Stato fornisce a Fs sono destinate a progetti faraonici come il sottoattraversamento di Firenze. A chi sostiene che la linea interrata libererà binari di superficie per i pendolari facciamo notare che la linea AV per Bologna e lo "scavalco" di Castello avranno forse liberato i binari, ma i treni odierni per Prato non sono aumentati, per Bologna un regionale impiega due ore e bisogna cambiare a Prato; e abbiamo la tariffa Tav di 2 classe più cara d'Europa.

**Mariarita Signorini (Italia Nostra), Paolo Celebre (Comitati Cittadini area Fiorentina), Tiziano Cardosi (Comitato contro il Sottoattraversamento Av)**

