

Tav, il fronte del rischio: vibrazioni, polveri e fogne

http://lanazione.ilsole24ore.com/firenze/2009/04/17/165682-fronte_rischio_vibrazioni_polveri_fogne.shtml

LA CITTA' CHE CAMBIA

Tav, il fronte del rischio: vibrazioni, polveri e fogne

Durata e costi indiretti dei lavori stimati in almeno 2 miliardi di euro; disagi assortiti, flusso ininterrotto dei camion; polveri pericolose; vibrazioni più simili a scosse telluriche provocate da scavi a 30 metri di profondità; rumore continuo, assordante; crepe sui muri di case e negozi; possibili allagamenti delle cantine - da cemento liquido siringato nel terreno - lungo la linea del fronte dell'Alta Velocità

Alta velocità. Sei d'accordo sul sottoattraversamento? Di la tua

Firenze, 16 aprile 2009 - **Durata e costi indiretti dei lavori stimati in almeno 2 miliardi di euro;** disagi assortiti, flusso ininterrotto dei camion; polveri pericolose; vibrazioni più simili a scosse telluriche provocate da scavi a 30 metri di profondità; rumore continuo, assordante; crepe sui muri di case e negozi; possibili allagamenti delle cantine - da cemento liquido siringato nel terreno - lungo la linea del fronte dell'Alta Velocità; ripercussioni più estemporanee, ma probabili anche su fogne e altre reti sotterranee di servizi essenziali. Si preparino i fiorentini che per dieci anni dovranno convivere con un Nodo ferroviario alla gola: i cantieri del sottoattraversamento da Castello al Campo di Marte e della stazione Foster. Una prospettiva originata da quel 'patto per lo sviluppo' firmato (22 luglio 2005) dai sindaci Domenici e Cofferati.

Il monito accorato arriva dalle 600 famiglie circa di via dei Carracci e dalle 120 di via Corelli, a Bologna: le più colpite dai lavori del tratto locale. Gli abitanti hanno ricevuto indennizzi, ma non tutti e non per il medesimo importo, 250 euro a metro quadro: poche migliaia di euro a famiglia, solo per rumore e polveri e calcolati sulla durata prevista dei lavori anziché su quella effettiva. Infatti in via dei Carracci andranno avanti per molto tempo. Da qui la beffa e la rabbia, il tentativo di difendersi, l'appello ai fiorentini perché si oppongano prima, di più e meglio ai lavori invasivi, alle inevitabili conseguenze del 'fronte'. Appello raccolto da Idra, associazione di volontariato già in prima linea contro Cavet per la disidratazione delle falde in Mugello. E, ora, protagonista con le armi della partecipazione apolitica contro "un progetto vecchio, del 3 marzo '99, non esecutivo, con valutazioni di impatto ambientale superate. Anche noi avremo la nostra via dei Carracci: sarà via Campo d'Arrigo" sibila il presidente Idra, Girolamo Dell'Olio. Ha organizzato un viaggio a Bologna a futura memoria per la Firenze che dovrà metabolizzare un'opera mastodontica. Il sogno? Far deragliare il progetto. Ripiegare su quello dell'Università di Firenze, assai meno costoso, del passaggio dei treni in superficie. Pragmaticamente, si punta a ridurre le ricadute negative. Da qui un libro bianco sul Nodo fiorentino indirizzato all'Osservatorio Ambientale nazionale affinché si vada oltre i controlli di vigili e Arpat.

A Bologna è andata anche Teresa Crespellani, docente di ingegneria geotecnica a Firenze. Ha studiato il sottoattraversamento e l'impatto ambientale elaborati dal gruppo che fa capo, ad

Architettura, al professor Zippano, dipartimento di Urbanistica. "Ho approfondito gli aspetti legati al sottosuolo. Quello fiorentino è fragile, eterogeneo. Le opere comporteranno diversi problemi: dalle variazioni dei livelli della falda, al danneggiamento delle reti dei sottoservizi in zone densamente popolate. Il sottosuolo è una risorsa, ma non per opere così invasive. Se ne pregiudica l'utilizzo futuro. Penso all'ipotesi di risolvere la mobilità veloce in città e nell'area metropolitana. E' chiaro: l'Alta velocità deve passare da Firenze. Ma perché non adottare l'alternativa dei ritocchi alla rete ferroviaria di superficie?". Risposta, sferzante, di Dell'Olio: "Perché tutto è congegnato per far lievitare i costi pubblici. I progetti sono sempre da rivedere: e ad ogni ritardo c'è un aumento delle spese".

Giovanni Spano