

# Il sottoattraversamento Alta Velocità di Firenze

**Arriva l'Alta Velocità.** La linea "Alta Velocità" (o "Alta Capacità") da Bologna a Firenze, esce dalle gallerie che hanno devastato il Mugello poco a nord di Castello e si affianca ai binari che già esistono tra Prato e Firenze. Saggezza e buonsenso vorrebbe che questi nuovi binari si connettessero con quelli che già esistono per integrarsi nella rete ferroviaria del nodo fiorentino.

Invece no. Il modello stesso di *Alta Velocità*, come è interpretato in Italia, prevede la separazione di questa linea dalle altre, quasi che questi supertreni potessero contaminarsi viaggiando sugli stessi binari degli altri convogli. Si è cominciato a dire, per giustificare una spesa spropositata, che la costruzione del passante fiorentino avrebbe "liberato i binari" per i treni regionali e dei pendolari. Questo non è affatto vero, anzi, nel tratto tra Firenze Campo Marte e Rovezzano la linea AV sequestrerà due binari alle linee attuali riducendone fortemente la potenzialità. Perché si continua a parlare di "liberare i binari" per i pendolari? E' come dire lasciamo a loro gli avanzi del treno veloce e di lusso. Noi vogliamo ribaltare questa impostazione, chiediamo da subito il potenziamento di tutte le linee e treni per tutti, soprattutto per chi li usa tutti i giorni!

Il complesso di opere del *passante ferroviario* sono:

**Scavalco di Castello.** E' un lungo ponte dei binari dell'AV che scavalcano due dei quattro binari dell'attuale linea Prato-Firenze. Lo scopo dichiarato di quest'opera è consentire ai treni che si dirigono alla stazione di Santa Maria Novella di non avere interferenze con gli altri. Adesso che si sta decidendo che la stazione AV non sarà quella vicino al centro ci chiediamo perché si stanno spendendo 70 mil di €.

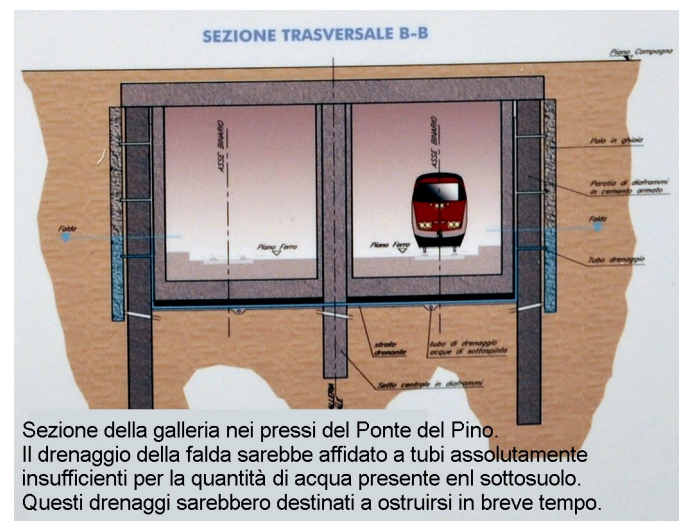
**Galleria a doppia canna** da Castello alla stazione di Firenze Campo Marte. Due gallerie lunghe circa sette chilometri che attraverseranno la città passando sotto quartieri e monumenti come la Fortezza da Basso. Ogni galleria avrà un diametro di 9,4 metri a distanza di circa 20 metri l'una dall'altra, a profondità di circa 25 metri il piano delle rotaie, la sommità delle gallerie tra i 10 e i 15 metri dal suolo. Naturalmente nelle rampe di discesa dei binari le distanze dalla superficie e dalle case saranno inferiori.

**Stazione** in località Macelli, ideazione di Foster. Per fortuna in molti cominciano a chiedersi che senso ha costruire una stazione lontano da quella principale, completamente scollegata dal restante servizio ferroviario, urbanisticamente sbilanciata e soprattutto dagli enormi rischi idrogeologici. In questi giorni si parla di una "fermata sotto la Fortezza da Basso"; aspettiamo di capire meglio se sono solo chiacchiere al vento.

Un problema enorme che questo progetto di passante ferroviario presenta è l'**impatto ambientale**. Già nei progetti e studi fatti in precedenza sono stati evidenziati gravi problemi. Questi sono:

**Impatto con la falda sotterranea.** Modelli ricavati dal

progetto stesso parlano di "**effetto diga**" che questo enorme manufatto sotterraneo provocherà. Firenze è costruita su un lago sotterraneo le cui acque scorrono dalle colline verso l'Arno. Il *passante* è costruito perpendicolarmente al flusso della falda. Il complesso gallerie/stazione sarà una enorme diga sotterranea che provocherà variazioni notevoli di questo flusso. Gli effetti saranno: 1) a monte della galleria ci sarà innalzamento della falda (con problemi di allagamento e variazioni nella consistenza del terreno) 2) a valle ci sarà un abbassamento della stessa falda con rischio di bradisismo (abbassamento e cedimenti del suolo) dove sono costruiti interi quartieri di Firenze! L'effetto sarà molto intenso nella zona del Sodo, dei Macelli e intorno alla stazione di Campo di Marte.



L'effetto diga sarà particolarmente accentuato sia in corrispondenza delle prevista stazione, sia in corrispondenza delle rampe di discesa dei binari. Per realizzare queste rampe è prevista la costruzione di trincee e di gallerie artificiali sostenute da paratie di cemento armato che raggiungeranno la profondità di 20 metri; queste incetteranno pesantemente il flusso delle acque. Nella zona di Campo di Marte queste paratie saranno molto lunghe e andranno parallele alla ferrovia lungo via Campo d'Arrigo fino all'altezza del deposito ATAF di viale dei Mille.

**Subsidenze** (abbassamento e cedimento del terreno). La realizzazione delle gallerie avverrebbe in terreni disomogenei e fragili. E' ormai riconosciuto da tutti i tecnici che lo scavo in questi terreni presenta gravissimi rischi per gli edifici anche a distanza notevole dall'asse dei tunnel. Quando gli scavi sono meno profondi, come nella zona del Ponte del Pino, via Luca Giordano, via Masaccio, via Fra Bartolomeo, viale Don Minzoni, piazza della Libertà i rischi sono maggiori.

Negli anni si è sempre rinviata la soluzione di questi problemi. Adesso che è stato licenziato il "progetto esecutivo" del *passante* si scopre, dalle dichiarazioni dell'Osservatorio Ambientale, che le soluzioni non vi sono previste e che spetta a quest'organo, che avrebbe solo competenze di

sorveglianza, stabilire quali opere si devono fare per ovviare ai gravissimi problemi.

Il presidente dell'Osservatorio ha anche dichiarato che gli è stato detto di non badare a spese per mettere in sicurezza la città. In questa frase "non badare a spese" sta tutto il significato di questo progetto faraonico, pericoloso, dai minimi vantaggi per il trasporto ferroviario: le spese saranno per l'erario (cioè soldi nostri), i vantaggi solo per i costruttori e i loro protettori.

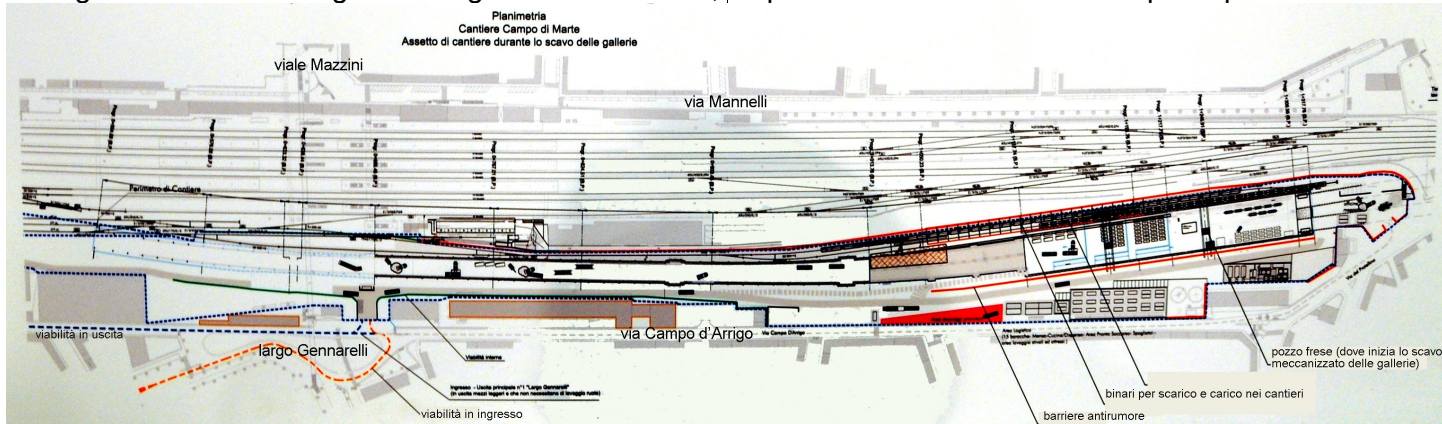
Comunque sia i tecnici riconoscono che le soluzioni proposte (sifoni lungo tutto i tunnel) sono soggette ad altissimi costi di manutenzione e dall'effetto che si riduce fortemente nel tempo (in parole semplici i sifoni si intasano).

Un team di tecnici del LAPEI (Laboratorio di Progettazione Ecologica degli Insediamenti,

dell'Università di Firenze) ha pubblicato nel 2007 una "Verifica dello Studio di Impatto Ambientale" che si conclude chiedendo l'"Abbandono del presente progetto di sottoattraversamento per elaborare immediatamente una proposta radicalmente diversa e meno impattante".

Gli amministratori di Regione, Provincia, Comune hanno ignorato completamente questo lavoro e continuano imperterriti a ripetere slogan su "Alta Velocità/Alta Capacità" che dovrebbe benedire Firenze con i suoi miracolosi effetti. Nessuno si è nemmeno provato a controbattere le conclusioni di questa pubblicazione: il silenzio sui rischi, sull'inutilità dell'opera sono l'unica risposta che i "palazzi" hanno dato.

Immaginiamo che pochissimi degli abitanti di questo quartiere siano al corrente di questi problemi.



Cantiere a Campo di Marte



A cura dei comitati **San Salvi chi può**

[franca35@tiscali.it](mailto:franca35@tiscali.it) - <http://firenzecomitatosansalvi.blogspot.com/> 328 7644679

**Comitato contro il sottoattraversamento AV di Firenze**

[notavfirenze@gmail.com](mailto:notavfirenze@gmail.com) - <http://notavfirenze.blogspot.com/> 338 3092948