

Firenze: laboratorio della "semplificazione" deleteria..

Inviato da Redazione
sabato 21 maggio 2011

[Si parla di sottoattraversamento di Firenze per la cosiddetta AV, ma quanto si conferma è la "semplificazione" adottata come sistema.. "Fare" pur di fare, specialmente venire incontro a interessi molto di parte ignorando il bene della città, in questo caso, della piana in generale e dei suoi abitanti per quanto riguarda questa e le molte scelte nefaste che politici "incapaci" stanno portando avanti…]

...Inoltre il progetto strutturale è stato redatto da più tecnici su incarico delle stesse FS realizzando un'opera senza che ci sia stata una unica "cabina di regia", ovvero un protocollo imposto dalla committenza (FS). Insomma nessuno ha controllato il progetto di sottoattraversamento e si continua ad ignorarne le lacune esistenti.

Comunicato stampa

Sottoattraversamento TAV: mancano seri studi sismici sull'opera.

Fermiamoci prima che sia tardi.

Firenze 21 maggio 2011

Il Comitato contro il Sottoattraversamento AV di Firenze continua nella sua denuncia delle lacune che riguardano il progetto contestato. Negli ultimi giorni uno dei tecnici che collaborano col Comitato, l'ing Massimo Perini, ha scritto una lettera al Direttore Generale delle Politiche Territoriali della Regione Toscana, dott. Mauro Grassi cui è seguita una successiva missiva all'Ufficio tecnico del Genio Civile di Firenze, in cui si evidenziano diverse criticità del progetto, in particolare la mancata valutazione dei rischi, su tunnel e stazione, derivanti da un evento sismico.

Dallo studio del progetto a disposizione sono emersi:

- gli studi sismici relativi alla stazione Foster, posta nella zona Macelli, per la determinazione dell'azione sismica a cui sono soggette le strutture che la compongono sono stati effettuati con un "approccio semplificato" in base al solo tipo di sottosuolo, cioè senza valutare la particolare tipologia della costruzione e la situazione stratigrafica. Questa procedura è prevista dalla legge vigente per "opere di carattere semplice e ricorrente"; la stazione Foster non ha certamente caratteri semplici e ricorrenti!

- i carotaggi sismici relativi alla stazione sono stati effettuati nei cantieri dello "scavalco", a Rifredi, a due chilometri dalla sede del manufatto, dove il terreno potrebbe avere caratteristiche ben diverse, vista la forte eterogeneità del sottosuolo fiorentino. Inoltre i sondaggi effettuati sono stati fatti fino alla profondità di 40 metri, inferiore a quella prescritta (i carotaggi sismici sarebbero dovuti arrivare ad oltre 50 metri, cioè 30 sotto la testa dei pali di fondazione). Tutto questo è in contrasto con le norme vigenti dettate dal paragrafo 3.2.2 delle NTC-08 (norme tecniche delle costruzioni).

- non è stata considerata per nulla la deflessione delle onde sismiche in corrispondenza dei tunnel; in parole semplici i manufatti sotterranei come i tunnel deviano le onde sismiche provocando sulla verticale dell'opera una zona di attenuazione delle onde, mentre nelle immediate vicinanze si avrebbe una amplificazione delle stesse. Per esempio tutti gli edifici di via Lavagnini, che non sono esattamente sopra i tunnel, ma ai margini, sarebbero interessati da effetti sismici superiori alle altre zone della città, con danni ben maggiori.

- La struttura delle gallerie, facendo riferimento ai DDMM 09/01/1996 e 16/01/1996, è stata progettata con una normativa non più attuale che non offre un'adeguata protezione sismica (per esempio le strutture dell'imbocco del Campo di Marte non godono della protezione sismica richiesta dalla normativa vigente dopo il terremoto dell'Aquila)

Il progetto strutturale delle opere che costituiscono il sottoattraversamento non è stato esaminato dall'Osservatorio Ambientale (in quanto non di sua competenza) e non è stato sottoposto a deposito/autorizzazione da parte dell'Ufficio del Genio Civile (in quanto i progetti di Ferrovie dello Stato ne sono esentati). Inoltre il progetto strutturale è stato redatto da più tecnici su incarico delle stesse FS realizzando un'opera senza che ci sia stata una unica "cabina di regia", ovvero un protocollo imposto dalla committenza (FS). Insomma nessuno ha controllato il progetto di sottoattraversamento e si continua ad ignorarne le lacune esistenti.

Il Comitato si aspetta una risposta precisa da parte delle istituzioni competenti (Regione Toscana, Comune e Provincia di Firenze, Osservatorio Ambientale e Ferrovie dello Stato) in nome della tanto ostentata "trasparenza" e dei promessi "cantieri di cristallo". I fatti occorsi in Giappone, in cui comunque esiste una alta cultura di prevenzione sismica, dovrebbero insegnarci qualcosa.

Comitato contro il Sottoattraversamento AV di Firenze