

idraonlus@pec.it

From: <idraonlus@pec.it>
Date: lunedì 12 giugno 2023 13:14
To: "CF, Posta certificata" <protocollo@pec.comune.fi.it>; "Città Metropolitana di Firenze, PEC" <cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it>
Attach: Allegato 1 - Galleria artificiale Scavalco Castello-Rifredi, immagine 1.jpg; Allegato 2 - Galleria artificiale Scavalco Castello-Rifredi, immagine 2.jpeg; Allegato 3 - La Nazione, "Scavalco Tav, la denuncia dei tecnici", 22.8.'22.pdf
Subject: Cantierizzazione Nodo ferroviario Alta Velocità di Firenze: quesiti urgenti

Associazione di volontariato *Idra*

iscritta al Registro Unico Nazionale del Terzo Settore (RUNTS)

Via Giano della Bella 7, 50124 FIRENZE; Tel. 055.760.27.73, 334.904.36.02

idraonlus@pec.it, idrafir@gmail.com

<http://www.idraonlus.it>, <https://www.facebook.com/idra.firenze>

Firenze, 12.6.'23

Sindaco del Comune di Firenze
protocollo@pec.comune.fi.it

Sindaco della Città Metropolitana di Firenze
cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it

OGGETTO: Cantierizzazione Nodo ferroviario Alta Velocità di Firenze: quesiti urgenti.

Gentile Sindaco,

il 15 maggio scorso l'Associazione che rappresento è stata onorata dell'invito – da parte del Cerimoniale di Ferrovie dello Stato Italiane - a presenziare alla presentazione dell' "Avvio dei lavori del Passante e della Stazione AV Firenze", a Campo di Marte.

A quella cerimonia di partenza della fresa 'Iris', in occasione della quale Ella ha salutato tramvie, Alta velocità e sviluppo dell'aeroporto come "*il tris decisivo per una svolta definitiva di questa città*", erano presenti insieme a Lei il ministro alle infrastrutture e trasporti Matteo Salvini, il presidente della Giunta Regionale della Toscana Eugenio Giani, l'amministratore delegato del Gruppo FS Italiane Luigi Ferraris e l'amministratore delegato Impresa Pizzarotti & C Carlo Luzzatto.

Le chiediamo qui se Ella fosse al corrente di due circostanze che sinteticamente Le illustriamo.

1. ASSENZA DEL PIANO DI EMERGENZA

Il Decreto Ministeriale 28 ottobre 2005 - Sicurezza nelle gallerie ferroviarie, emanato allo scopo di "assicurare un livello adeguato di sicurezza nelle gallerie ferroviarie, mediante l'adozione di misure di prevenzione e protezione atte alla riduzione di situazioni critiche che possano mettere in pericolo la vita umana, l'ambiente e gli impianti della galleria, nonché mirate alla limitazione delle conseguenze in caso di incidente", prevede all'art. 1, comma 2, che "a tal fine, le gallerie ferroviarie devono essere progettate, costruite, sottoposte a manutenzione ed esercite in maniera da assicurare adeguati livelli di sicurezza agli utenti, ai lavoratori e agli incaricati delle

operazioni di soccorso". Nel dettaglio, l'Allegato 2 al Decreto citato, sotto il titolo "REQUISITI DI SICUREZZA PER LE GALLERIE NEL SISTEMA FERROVIARIO", recita esplicitamente e inequivocabilmente al punto 2.3.1 "Piani di emergenza e soccorso": "*Il piano di emergenza deve essere proposto fin dalla fase di progettazione*".

Nel caso di Firenze, tenuto conto che l'inserimento e l'esercizio dell'opera sono previsti in un contesto urbano, fortemente antropizzato, e che la vulnerabilità idrogeologica della città è storicamente attestata e drammaticamente confermata dall'alluvione nel 1966 del fiume Arno e da quella nel 1992 dei torrenti Mugnone e Terzolle (nella cui area di esondazione sono peraltro ubicati la stazione sotterranea AV e parte dei tunnel), la necessità, l'urgenza e la improcrastinabilità di uno strumento di prevenzione come il Piano di emergenza che per i due tunnel di 6.444 metri consideri anche il rischio esondazione paiono connotarsi come particolarmente cogenti.

Dalla Prefettura di Firenze, però, ci è stato comunicato che da una verifica svolta con l'Ufficio, e da un confronto anche con il responsabile della Protezione aziendale di Rfi, risulta che al momento il Piano di emergenza non è disponibile. Manca infatti *in primis* il Piano di emergenza interno, che Rfi deve provvedere a redigere e trasmettere alla Prefettura perché essa possa predisporre il Piano di emergenza esterno.

E tuttavia, a norma di legge, le Ferrovie non possono non avere – fra gli elaborati di progetto – anche il suddetto Piano di emergenza.

Qualora Ella non avesse contezza, il 15 maggio scorso, o non abbia attuale contezza, della circostanza descritta, agevolmente verificabile presso le sedi competenti, Le chiediamo se Ella intende adottare un'adeguata iniziativa al riguardo, informandone come sarebbe forse buona prassi la pubblica opinione.

2. AMMALORAMENTO DELLA GALLERIA ARTIFICIALE DELO SCAVALCO AV CASTELLO-RIFREDI, PRIVA DEL COLLAUDO TECNICO-AMMINISTRATIVO

Dalle cronache risulta un preoccupante ammaloramento della galleria artificiale dello Scavalco AV Castello-Rifredi (Lotto 1), scavata tra il 2009 e il 2011 dall'impresa appaltatrice Nodavia, fallita nel 2018: da essa filtra abbondante acqua di falda, come alcune immagini reperite in rete (Allegati 1 e 2) paiono attestare.

A questa criticità si aggiungono evidenze di anomalie procedurali di palese e ancor maggiore gravità. Risulterebbe infatti essere stato ignorato e mai sanato il mancato collaudo tecnico-amministrativo dell'opera, le cui circostanze spiega nell'articolo allegato (La Nazione, "Scavalco Tav, la denuncia dei tecnici", 22.8.'22, Allegato 3) il presidente della Commissione ing. Francesco Montanari.

Da parte sua, la Corte dei Conti avrebbe aperto un fascicolo per danno erariale, avviato (e con esso la fase istruttoria) da un esposto di natura 'tecnica' di ex addetti ai lavori che avrebbero elencato plurimi aspetti sconcertanti, oltre al mancato collaudo dell'opera ammalorata da acqua di falda: irregolarità e/o sbagli che potrebbero aver fatto sperperare denaro pubblico, per effetto di eventuali omissioni da parte di chi doveva segnalare le criticità emerse, con possibili immeritati vantaggi alla ditta.

Anche a questo riguardo Le chiediamo, gentile Sindaco Nardella, se Ella intende intervenire affinché si provveda a sciogliere con ogni opportuna tempestività questo importante nodo, di forma e di sostanza. Ci domandiamo infatti se possa costituire un incoraggiante prologo e un promettente viatico per la cantierizzazione del Lotto 2 dell'Alta Velocità nel capoluogo toscano l'ombra che su di essa rischierebbe di gettare la mancata soluzione della vicenda.

Rispettosi saluti,

il presidente
Girolamo Dell'Olio

In allegato (parte integrante della presente):

Allegato 1 - Galleria artificiale Scavalco Castello-Rifredi, immagine 1

Allegato 2 - Galleria artificiale Scavalco Castello-Rifredi, immagine 2

Allegato 3 - La Nazione, "Scavalco Tav, la denuncia dei tecnici", 22.8.'22







LA NAZIONE

del lunedì

LUNEDÌ 22 agosto 2022
1,70 Euro

Firenze

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

L'organizzatore: «Accordi accettati da tutti»

Jova Beach Party, l'ora delle polemiche con i volontari

Di Grazia a pagina 18



Gli azzurri finiscono in nove

La Fiorentina non sa segnare Pari con l'Empoli

Servizi nel Qs

ristora
INSTANT DRINKS

Candidati, fine delle danze (e delle liti)

Chiuse le liste: delusi e ripescati. Tremonti con Fratelli d'Italia, azzurri lacerati. **Intervista a Bonaccini** «Il Pd pensi a lavorare per vincere» **Intervista a Mastella** «Sciopero della fame per i duelli tv». **Intervista a Sgarbi** «Sfido Casini, lui senatore a vita». I nomi in Toscana da p. 6 a p. 11

Polemiche per un seggio

Il triste show del posto sicuro

Gabriele Canè

Tanto per essere impopolari, diciamo che quello del parlamentare è un lavoro serio e difficile. Probabilmente troppo pagato, ma sicuramente impegnativo.

A pagina 8

La crisi del linguaggio

Questi leader non emozionano

Roberto Pazzi

«Se scegliessimo i nostri governanti sulla base della loro esperienza di lettori e non sulla base dei loro programmi politici, ci sarebbe meno sofferenza sulla terra».

A pagina 9

L'UCCISIONE DELLA FIGLIA DI DUGIN, IDEOLOGO DI PUTIN, È UN MISTERO
IPOTESI FRONDA INTERNA. LO STORICO: «LO ZAR STA PERDENDO»

ROULETTE RUSSA

Guadagnucci, Boni, Cocchi e De Carlo da pagina 2 a pagina 5



La disperazione di Alexander Dugin, 60 anni, ideologo di Putin, dopo la morte della figlia Darya, 30 (insieme nella foto piccola)

DALLE CITTÀ

Firenze

Scavalco Tav La denuncia dei tecnici «Progetto errato»

Ulivelli in Cronaca

Firenze

Lite nel parcheggio Ferito al volto con una bottiglia

Spano in Cronaca

Firenze

Rifiuti, quanto costa il tour di smaltimento

Mugnaini in Cronaca

LA NAZIONE ovunque ti trovi

Inquadra il Qr Code, inserisci il tuo numero di cellulare e riceverai un SMS con le istruzioni per acquistare il quotidiano a un prezzo speciale



Pordenone, il ragazzo era a piedi

Travolto a 15 anni da militare Usa

Principini a pagina 11



La nostra inchiesta

Auto elettrica Ricariche flop

Del Prete alle pagine 14 e 15

PROSTAMOL SI PRENDE CURA DI TE



SCOPRI SUBITO I TUOI MOMENTI DI BENESSERE
FINO AL 18 SETTEMBRE

WWW.ITUOIMOMENTIDIBENESSERE.IT

Operazione a premi valida per acquisti dal 18/07/2022 al 18/09/2022. Regolamento completo consultabile su www.ituoiomentidibenessere.it. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.



Scavalco Tav, la denuncia dei tecnici

La commissione di collaudo negò il visto dopo diciotto visite e verbali. «Progetto errato e opera da rifare»
Il presidente Montanari: «Manca l'impermeabilizzazione e il tunnel si allaga. Inutili le iniezioni di cemento»
Ulivelli a pagina 2

Scavalco, la commissione denuncia «Non collaudabile: progetto errato»

Pur nominati in ritardo i tecnici hanno effettuato 18 visite e verbali: «Pesantissime infiltrazioni d'acqua di falda»

LA MAGISTRATURA

Il presidente della commissione fu ascoltato nel 2015 dal procuratore aggiunto Luca Turco

di **Ilaria Ulivelli**
FIRENZE

Lo 'scavalco' ferroviario di Rifredi, un'opera fondamentale per rimuovere l'interferenza storica tra convogli regionali e treni veloci, è da undici anni un colabrodo. Nella galleria artificiale, scavata a cielo aperto, e poi blindata da Nodavia, filtra da sempre acqua in abbondanza. I lavori, cominciati nel 2009, erano stati completati nel 2011. Ma l'opera non ha mai ricevuto il collaudo tecnico amministrativo. Rete ferroviaria italiana spiega che il collaudo arriverà assieme a «quello complessivo dell'intera opera» e che, a suo tempo, «le opere già realizzate» erano «state sottoposte positivamente alle verifiche di legge».

Chiamata in causa da La Nazione, la commissione di collaudo in corso d'opera, fa sapere per voce del suo presidente, al tempo dei lavori, l'ingegnere Francesco Montanari, che la nomina «non avvenne entro i tre mesi dalla consegna dei lavori ma con anni di ritardo, quando i lavori del Lotto 1 erano già ultimati e la progettazione conclusa ed approvata da Rfi».

Dunque, a causa del ritardo, la «commissione non ha potuto eseguire i dovuti controlli in corso d'opera né alle opere del Lotto 1 - fra queste lo scavalco, spiega Montanari - né allo sviluppo della progettazione». Perché questo ritardo? «Non lo so - dice il presidente della commissione - Le do la stessa risposta

LA RISOLUZIONE ANTICIPATA

«La commissione venne estromessa in anticipo rispetto ai tempi: provvedimento del tutto irrituale»

fornita al procuratore aggiunto Luca Turco quando, agli inizi del 2015, mi convocò come persona informata dei fatti».

La commissione, nominata da Rfi, è l'organo di garanzia, indipendente anche dal committente Rfi: ai suoi componenti la Casazione riconosce il ruolo di pubblico ufficiale con tutti gli obblighi, i doveri e la responsabilità che ciò comporta, trasparenza inclusa.

Cos'ha rilevato la commissione? «Dopo la nomina da parte di Rfi, ha eseguito 18 visite in corso d'opera - racconta Montanari - Le prime furono dedicate proprio alle complesse opere del Lotto 1, in superficie già in esercizio da oltre un decennio senza aver avuto collaudo tecnico amministrativo». «Da quelle visite emerse immediatamente la situazione preoccupante dello scavalco di Rifredi, con pesanti infiltrazioni d'acqua di falda», spiega il presidente Montanari. «Si tratta di un'opera realizzata in falda, eseguita in assicurazione di qualità a cielo aperto, che doveva essere perfettamente impermeabilizzata e a tenuta stagna».

Dunque che cos'è accaduto, perché la galleria dello 'scavalco' si allaga da sempre? «Dall'esame dei progetti costruttivi la commissione constatò che la guaina di impermeabilizzazione lasciava scoperto il punto d'attacco fra l'intradosso del solaio di copertura della galleria artificiale e il piedritto d'appoggio, consentendo l'infiltrazione dell'acqua quando il livello della falda lo superava. Questa situa-

IL PRESIDENTE MONTANARI

«Bisogna intervenire sulla causa e non sugli effetti, le iniezioni di cemento fatte da Nodavia sono state del tutto inutili»

zione è stata poi sistematicamente ripresa in tutti i successivi verbali di visita», spiega l'ingegnere.

Non si è mai corsi ai ripari, visto che sopra lo scavalco, i treni transitano da undici anni? «Nodavia tentò di risolvere la situazione con iniezioni di cemento, intervenendo sugli effetti anziché sulle cause, senza ottenere miglioramenti significativi e stabili. Nel verbale di accertamento, redatto dalla commissione successivamente alla risoluzione consensuale della convenzione Rfi-Nodavia, la commissione ha dichiarato lo scavalco, nelle condizioni attuali, non collaudabile e che i correttivi devono intervenire sulle cause e non sugli effetti, diversamente si cronicizza una situazione inaccettabile, specie in un'opera destinata al transito dei treni dell'alta velocità».

Poi la commissione è stata estromessa in anticipo rispetto ai tempi di scadenza «con un provvedimento irrituale e che considero grave, che ne ha interrotto l'attività di supervisione senza aver potuto concludere, neppure parzialmente, il proprio incarico di collaudo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PUNTO

«Dev'essere rifatta l'impermeabilizzazione»

I rilievi effettuati dalla commissione di collaudo in corso d'opera

1 Lo 'scavalco'

Lo 'scavalco' ferroviario, un'opera fondamentale per rimuovere l'interferenza storica tra convogli regionali e treni veloci, è da undici anni un colabrodo. Nella galleria artificiale, scavata a cielo aperto, e poi blindata, filtra da sempre acqua in abbondanza.

2 I tempi

L'approvazione della conferenza dei servizi del progetto del nodo fiorentino dell'Alta velocità risale al 3 marzo 1999, i primi lavori del Lotto 1, del cosiddetto 'scavalco' furono avviati nella primavera del 2009 e conclusi nel 2011.



3 La commissione

La commissione di collaudo in corso d'opera, presieduta dall'ingegnere Francesco Montanari (foto), venne nominata in ritardo. Dopo 18 visite definì l'opera non collaudabile per un errore di progettazione che causa grandi infiltrazioni d'acqua.



Il sopralluogo del presidente Gianni al cantiere Tav di Campo di Marte il 5 agosto