

# 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](mailto:idraonlus@pec.it), [idrafir@gmail.com](mailto:idrafir@gmail.com)

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

## VISITA GUIDATA AL CANTIERE DELLA STAZIONE 'FOSTER'

Nodo AV Firenze

Firenze, 5 ottobre 2023

ore 10.30-12.30

resoconto

Una delegazione dell'Associazione di volontariato *Idra*, composta dal geom. Marco Mordini, dal presidente Girolamo Dell'Olio e dal consulente tecnico dott. geol. Roberto Checcucci, nel corso della visita all'area di cantiere ha potuto avvalersi – accompagnata dal geom. Giancarlo Sabatini, Capo Cantiere del Consorzio costruttore 'Florentia' - della guida esperta di una composita rappresentanza del Proponente:

- ing. Chiara De Gregorio, Direttore investimenti dell'Area centro (Emilia Romagna, Toscana, Lazio, Umbria, Marche e Abruzzo), Rfi;
- dott. Mario Luigi D'Eugenio, PMA Infrastrutture Firenze, Italferr;
- ing. Fabio Caranti, PMO Infrastrutture Firenze, Italferr
- dott. Flavio Scheggi, Ufficio Stampa FS;
- dott. Marco Montesi, Struttura sostenibilità, integrazione, stakeholder engagement, Rfi;
- dott.ssa Noemi Caruana, Direzione Investimenti Area Centro – Progetti Firenze, Rfi;
- ing. Lorenzo Gimignani, Direzione Investimenti Area Centro – Progetti Firenze, Rfi.

Il sopralluogo è stato preceduto da una dettagliata illustrazione a cura del dott. D'Eugenio, nella sala dell'InfoPoint di Rfi, di due tavole relative al progetto esecutivo della nuova Stazione, con le sezioni dell'intervento.

Al momento, sul sito web del Comune di Firenze – Ufficio Nodo, sono stati pubblicati gli elaborati progettuali più significativi. RFI si impegna a verificare se le tavole mostrate in occasione dell'incontro in oggetto siano state rese disponibili sul sito stesso.

L'ing. De Gregorio mostra, poi, la 'Relazione generale', definita l'elaborato zero', che – anche su suggerimento di *Idra* – Rfi ha provveduto a stampare in doppia copia perché sia consultabile almeno nell'InfoPoint. In essa sono contenute – fino al paragrafo 9 – le informazioni a carattere maggiormente divulgativo. Tale relazione, insieme alle due tavole mostrate, compone il piccolo set di documenti in versione cartacea di cui l'InfoPoint è dotato per la consultazione del progetto da parte della cittadinanza.

Viene comunque confermato che all'Ufficio Nodo del Comune di Firenze è stato consegnato, per la pubblicazione, un cd contenente tutta la documentazione del progetto. L'accordo con il Comune di Firenze è proprio quello, infatti, per cui Rfi alimenta l'Ufficio Nodo affinché sia poi il medesimo a fornire queste informazioni di natura tecnica.

Alla richiesta di poter intanto ricevere direttamente da Rfi la documentazione tuttora non pubblicata, l'ing. De Gregorio replica che il processo fino ad oggi individuato prevede la pubblicazione del progetto sul sito dell'Ufficio Nodo, secondo impegni reciproci tra RFI ed il Comune di Firenze che non si ritiene di modificare. Si impegna in ogni caso a far verificare quali materiali siano già presenti sul sito dell'Ufficio Nodo.

Il dott. D'Eugenio spiega – sulle tavole - che si parte da un piano di campagna collocato a 46 metri slm, e che il fondo scavo fin qui raggiunto è intorno ai 31 m. slm. La quota di fondo scavo non è omogenea per un motivo strutturale, perché i castelletti che sorreggono il solaio vengono progressivamente irrigiditi: man mano che vengono inseriti i puntoni e i tiranti, si provvede a mettere il tutto in sicurezza ed è possibile quindi proseguire lo scavo.

L'impronta della nuova Stazione di Belfiore occupa una superficie complessiva di 23.500 mq.

Il fondo scavo è previsto a quota di 19,50 m. slm, dove verrà impostato il solettone di fondo.

Il culmine della copertura è previsto a 62 m slm circa, mentre il piano del ferro sarà a 24,50m. slm.

Prende quindi avvio il sopralluogo sul cantiere per il quale, sottolinea l'ing. De Gregorio, *Idra* è il primo visitatore privato ammesso ad avvalersi. La richiesta ad Rfi di ospitare oggi anche altri concittadini, che all'Associazione si sono rivolti avendo appreso dell'opportunità offerta, non è stata infatti accolta dal momento che si sta provvedendo a suddividere in gruppi le richieste pervenute all'Infopoint, perché possano essere soddisfatte a partire da metà ottobre. Non viene tuttavia accordata l'autorizzazione a effettuare scatti fotografici o riprese video, nel rispetto del diritto alla riservatezza delle maestranze al lavoro: in sostituzione, è stato promesso l'invio di una galleria di immagini.

Il sopralluogo consente di osservare l'avanzamento degli scavi descritti dal dott. D'Eugenio.

Le pareti di scavo sono protette da diaframmi in calcestruzzo, che funzionano anche da falda freatica presente nel sottosuolo.

Le terre di scavo sono prelevate da tre grosse gru, che le dispongono nei vagoni predisposti sul binario del cosiddetto "corridoio attrezzato di servizio", attraverso il quale vengono portate con il coccodrillo, il locomotore diesel, al sito delle Tre Pietre in corrispondenza del raccordo; lì viene preso in carico da una motrice elettrica, che lo porta lungo la linea 'lenta' Firenze-Pontassieve fino a San Giovanni Valdarno. Qui si svolge una nuova manovra, per farlo prendere in carico da un nuovo coccodrillo non elettrificato, che permette di raggiungere la destinazione nell'ex area mineraria di Santa Barbara, a Cavriglia (AR). Al terminal Bricchette si trovano i 4 binari che possono accogliere i convogli in arrivo.

Il "corridoio attrezzato" resterà in funzione per tutto il perdurare delle operazioni di scavo, anche come canale per gli approvvigionamenti.

A domanda al riguardo, viene riferito che sono in corso elaborazioni di possibili scenari, insieme al Comune di Firenze, sul suo utilizzo a opera terminata. Si sta valutando – ma non si hanno ancora indicazioni consolidate - la sua trasformazione in viabilità stradale alternativa, parallela a viale Redi. C'è da valutare tuttavia il grado di compatibilità di diversi interessi in questa zona, fra cui l'hub bus e gli stalli per l'interscambio, nonché il people mover per il collegamento con la stazione di Santa Maria Novella ed il sesto binario tra le stazioni di Santa Maria Novella e Rifredi.

Al riguardo, viene chiesto se il "corridoio attrezzato" - considerata la mole e l'importanza del manufatto - è dotato di collaudo statico. L'ing. De Gregorio risponde che ovviamente lo è, chiarendo che tutte le opere in cemento armato che, completate, devono essere poi utilizzate vi sono sottoposte per legge: non si tratta di un adempimento meramente

facoltativo. Tutte le altre opere che sono ancora in fase di costruzione, invece, saranno sottoposte a collaudo statico a cantiere ultimato.

Quanto alla data prevista per il completamento degli scavi della nuova stazione Belfiore, questi sono coerenti con l'attivazione della stessa prevista nel 2028. *Idra* rinnova la richiesta – già più volte formulata - di poter disporre sia di un cronoprogramma generale aggiornato, sia dei cronoprogrammi di dettaglio di ciascuna delle componenti dell'intervento (collegamenti con la Stazione storica di Santa Maria Novella e trasferimento degli inerti a Cavriglia inclusi).

Analogamente, l'Associazione torna a sollecitare la descrizione dei costi affrontati per le opere già realizzate (dirette, collaterali, adeguamenti, contenziosi), e dei costi preventivati per le opere da realizzare. Una richiesta formulata in prima istanza già in occasione del primo incontro con Rfi lo scorso febbraio, sulla quale l'ing. De Gregorio ammette il ritardo lamentato.

*Idra* chiede inoltre di poter conoscere l'entità dei costi relativi alle spese rese necessarie, dal 2013 al 2023, per la manutenzione e la sicurezza dei cantieri 'fermi' in seguito all'intervento della Direzione Distrettuale Antimafia, e dei costi affrontati per la rivisitazione del progetto ('project review') a cura di Infrarail.

Il dott. D'Eugenio spiega che sul solaio, impermeabilizzato, non sono presenti mezzi di cantiere. Non vi insistono neanche le tre grandi gru Elena, Claudia e Paola (rispettivamente con portata di 40, 40 e 60 tonnellate; la seconda è attualmente ferma per operazioni di manutenzione programmata), che caricano le terre di scavo con cassoni autosvuotanti e le depositano nei cassoni dei 19 carri di cui è composto ogni convoglio diretto a Santa Barbara. Ciascun carro contiene due cassoni, e ogni convoglio trasporta così orientativamente circa 500 mc di terre, per un peso di circa 1000 tonnellate.

Il presidente di *Idra* segnala al riguardo le rimostranze pervenute all'Associazione da parte di cittadini che lamentano attese esageratamente e ingiustificatamente lunghe, a loro dire, ai passaggi a livello lungo il collegamento ferroviario fra San Giovanni Valdarno e la ex miniera in cui vengono recapitate le terre. Di questo, risponde Rfi, occorrerà che *Idra* interessi il competente Osservatorio Ambientale Santa Barbara.

Alla richiesta di un aggiornamento informativo sullo stato di avanzamento della fresa inaugurata il 15 maggio scorso a Campo di Marte, viene risposto che, dopo i primi 10 metri di penetrazione all'interno di un diaframma plastico, la sua attività è stata interrotta: per lo scavo è necessario infatti aggiungere l'ultimo modulo, per il quale non vi era spazio sufficiente in fase di montaggio, attendere il completamento dell'invio dei conci di rivestimento della galleria e finire di regolare i rapporti per il trasporto del materiale di scavo: si stanno finendo di definire proprio in queste ore i conferimenti dei depositi. L'avvio effettivo dell'attività di scavo è questione in ogni caso di giorni o settimane, non mesi.

Il dott. D'Eugenio informa che è stato appena siglato con la ASL un accordo che prevede un'infermeria a bordo della fresa TBM (che ospita ordinariamente una squadra di 10-12 operatori, addetti anche al montaggio dei conci e al riempimento degli spazi fra lo scavo e l'estradosso della galleria), con la presenza di un infermiere fisso.

Viene chiesto come procederà l'avanzamento delle due frese, una rispetto all'altra. Quando la prima sarà arrivata dal Campo di Marte alla nuova Stazione, dove è prevista una galleria policentrica da scavare in tradizionale, e dunque con procedura non meccanizzata, partirà la seconda fresa da Campo di Marte per il tunnel parallelo. La prima fresa poi trasla - fino a raggiungere il fronte della testata nord - all'interno dello scavo della stazione, il quale deve risultare a quel punto completato, per consentirle il transito a vuoto (ovverosia senza scavo di terre). Previ interventi di manutenzione, e soltanto una volta arrivata in stazione la seconda fresa sul binario dispari, la prima riavvia - con una fase iniziale in tradizionale - lo scavo del tratto nord del primo tunnel, binario pari, in direzione Castello.

Viene chiesto conferma che si stia studiando una nuova filiera di additivi per il trattamento delle terre di scavo, che accelererebbero i tempi di costruzione dell'opera. Fino al 2010 era disponibile, spiega il dott. D'Eugenio, un tipo di prodotti che necessitava di un periodo di biodegradazione lungo, intorno ai 28 giorni. In questi anni si sono sviluppati studi che hanno consentito di far uscire sul mercato prodotti che consentono di ridurre il tempo. In ogni caso il materiale di scavo poi potrebbe essere utilizzato nella formazione del riempimento previsto a Santa Barbara. Sono stati fatti test al CNR e sono in corso valutazioni tecniche di concerto con i Ministeri, il CNR e l'Istituto Superiore di Sanità, al fine di individuare la categoria di prodotti che permettano questo miglioramento del processo. Se considerati validi, i nuovi prodotti potranno essere impiegati.

L'impressione generale ricavata dai partecipanti alla visita è stata di un cantiere ben gestito, in cui le soluzioni tecniche adottate appaiono idonee ad affrontare le varie lavorazioni.

Alla richiesta di accesso alla documentazione prodotta dalla Commissione di Collaudo statico per l'opera viene risposto dall'ing. De Gregorio che anche in questo caso, come per il Verbale di accertamento prodotto dalla Commissione di collaudo tecnico amministrativo già richiesto da *Idra*, è necessario dimostrare – attraverso una formale richiesta di accesso agli atti – la sussistenza di un interesse specifico diretto, diverso dal semplice interesse personale. Il presidente di *Idra* osserva che l'Associazione ritiene di aver ampiamente dimostrato la sussistenza di tale interesse specifico diretto, attraverso due successive istanze presentate per posta certificata lo scorso giugno e lo scorso luglio, ma di non aver ancora ricevuto alcun riscontro dalle strutture legali di Rfi.

L'ing De Gregorio promette quindi di interessarsi per un cortese sollecito al riguardo.

Al termine della visita sul cantiere il consulente di *Idra* saluta e ringrazia gli ospiti, che accordano all'Associazione l'opportunità di svolgere una riflessione su quanto fin qui appreso e sul rapporto stabilito con il Proponente.

L'ing. De Gregorio conferma l'impegno a mettere a disposizione di *Idra* gli altri tre sopralluoghi guidati richiesti: allo Scavalco, alla fresa, alla ex miniera di Santa Barbara.

Dell'Olio ricorda che fra *Idra* e Rfi è stato stabilito una sorta di 'patto fra gentiluomini' per il quale l'Associazione, che dagli esordi contesta la scelta progettuale adottata, non discute in questo contesto il progetto ma ne osserva le modalità di attuazione. E' rimasta quindi assai perplessa nel constatare che - a fronte delle rassicurazioni ricevute da Rfi, pedissequamente fatte proprie dal Comune di Firenze - in relazione al Piano di emergenza che il Decreto 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" prevede debba essere parte integrante del progetto esecutivo prima dell'avvio dei lavori, il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco fornisce all'Associazione e al Prefetto di Firenze tutt'altra versione, dichiarandosene all'oscuro.

Questo mette *Idra*, si osserva, in condizione di dover dubitare delle informazioni che riceve, atteso che nella nota dei VVF (pubblicata sul sito web dell'Associazione) viene esplicitamente chiarito che – ai sensi del Decreto - il Piano di emergenza non è un prodotto finale da realizzare a fine lavori, ma deve già orientare in partenza la progettazione e quindi l'esecuzione dei lavori, tanto più in una città preziosa e delicatissima sotto il profilo idrogeologico come Firenze, e in una stagione di eventi climatici avversi frequenti.

L'ing. De Gregorio spiega di non aver avuto il tempo di visionare quella nota dato che essendo l'appuntamento relativo al sopralluogo alla stazione di Belfiore, non ha considerato la probabilità di spaziare su altri temi, informa comunque che è già fissato un incontro nelle prossime ore con la Direzione tecnica di Rfi competente in materia di sicurezza in galleria, in cui saranno analizzati i contenuti del documento dei Vigili del Fuoco.

In relazione alle ipotesi di smaltimento delle terre di scavo non idonee al conferimento a Cavriglia, vengono chiesti ragguagli sulle destinazioni di Serravalle Pistoiese e Pomezia.

L'ing. De Gregorio spiega che nel progetto sono stati previsti un numero idoneo di siti in funzione delle caratteristiche dei materiali di scavo. Il Ministero dell'Ambiente aveva vincolato l'approvazione del Piano Utilizzo Terre (PUT) all'individuazione tempestiva dei siti. Sono stati individuati dunque in funzione della tipologia di materiale, della caratterizzazione, del codice che viene assegnato. E con quelli indicati sono stati presi i necessari contatti perché si tengano pronti ad ogni eventuale necessità di conferimento.

Quanto alle ipotesi di lavoro e di collaborazione con *Idra* scaturite dall'incontro proposto lo scorso 27 luglio presso l'InfoPoint, l'ing. De Gregorio comunica che:

- l'ipotesi di aprire l'InfoPoint per più giorni non appare al momento utile, dal momento che sono state finora assai scarse le visite effettuate dai cittadini comunicando che nel mese di settembre ci sono state 4 visite per un totale di 5 persone;
- è invece molto partecipata la casella postale, con numerose richieste di sopralluoghi e di informazioni sulle fasce di impatto e sui testimoniali di stato, per le quali vengono regolarmente forniti gli estremi degli elaborati da consultare;
- sulle iniziative pubbliche per promuovere la conoscenza del progetto presso la cittadinanza, e la sua consultazione al riguardo, Rfi concorda con le proposte già formulate da *Idra*, da svolgere anche col coinvolgimento dei soggetti pubblici interessati in strutture civiche partecipate (parrocchie, circoli), con il contributo dei lavoratori impegnati nell'opera, e su questo si riserva di riprendere il rapporto di consultazione avviato con l'Associazione.

Il dott. Montesi riferisce da parte della Struttura sostenibilità, integrazione, stakeholder engagement di FS che è in corso di valutazione l'apertura, sul sito della Holding FS, nella sezione dedicata alle opere strategiche, di una pagina web con tutte le informazioni relative alle iniziative coi cittadini e comunque di comunicazione, i riferimenti all'InfoPoint, gli orari, gli eventi da organizzare, perennemente aggiornato, e l'indicazione dei siti su cui reperire altre informazioni.

Il presidente di *Idra* conferma infine le seguenti richieste a Rfi:

- il quadro sinottico delle fonti di informazione sul progetto e sui soggetti che ne sono coinvolti, materiali o elettroniche, più volte cortesemente promesso dall'ing. Fabrizio Rocca;
- sulla scorta della conversazione avuta telefonicamente a ottobre dello scorso anno col dott. Fabrizio Dell'Orefice, notizia dei risultati ha fornito il "percorso di ascolto e collaborazione con i territori" intrapreso dalle Ferrovie;
- il testo del più volte menzionato del Piano di comunicazione Rfi / Comune / Città Metropolitana / Regione;
- la documentazione inerente la struttura, le finalità e le modalità di azione del Comitato di Garanzia (magari in supplenza della mancata informazione da parte del Comune di Firenze);
- i risultati, finali o parziali, delle attività del Tavolo tecnico con Regione e Comune per le sistemazioni della nuova Stazione e delle aree attigue;
- la Convenzione siglata con la ASL (quanto meno per la parte che concerne le responsabilità e il finanziamento da parte di Rfi);
- la Convenzione stipulata coi Comuni del Valdarno interessati dal trasferimento delle terre di scavo;

- la Convenzione attuativa del contributo di 54 milioni promesso per passi successivi al Comune di Firenze a compensazione delle conseguenze dell'opera nel tessuto cittadino;
- i piani ambientali di cantierizzazione e i relativi progressivi aggiornamenti;
- la documentazione tecnica dell'interferenza col manufatto del Ponte al Pino, e la relativa tempistica dell'intervento;
- la documentazione dell'avvenuto superamento delle criticità collegate alle tre differenti normative adottate dal progetto pre-project-review in materia di prevenzione antisismica lungo il tracciato dei tunnel e in rapporto alla nuova Stazione;
- il punto economico e progettuale fin qui raggiunto, anche in relazione all'accesso ai fondi del PNRR, dalle previsioni di Fermata Circondaria e People Mover.

Il presidente  
Girolamo Dell'Olio