

Lo scavalco della vergogna. Solo l'abbandono del progetto TAV salverà Firenze e la Toscana dal ridicolo

scritto da NoTunnelTav

Le notizie sulla vicenda del Passante TAV di Firenze emerse grazie alla [inchiesta de La Nazione](#) offrono uno spettacolo desolante di questo progetto. Qualcuno potrebbe supporre che il Comitato adesso dicesse “lo avevamo detto”; no, **il Comitato non lo aveva detto, nonostante le denunce dei troppi difetti dell'opera non aveva immaginato la vergogna che emerge oggi con queste dichiarazioni del presidente della commissione di collaudo**; come in passato non aveva previsto il verminaio delle inchieste della magistratura del 2013 e del 2015.



Ma questa opera è davvero un pozzo senza fondo di incredibili reati, errori e scorrettezze di tutti i generi.

Forse ad un profano non appare evidente la gravità di quanto accade; cerchiamo di riassumere e chiarire brevemente.

Lo “scavalco” di Castello è sostanzialmente un ponte con cui una linea ferroviaria scavalca un’altra linea; la seconda è stata abbassata fin sotto il livello della falda.

L’opera è stata realizzata male e la struttura non è stata impermeabilizzata permettendo continue infiltrazioni d’acqua. Questo non è solo un problema per dover far uscire l’acqua infiltratasi, col tempo si indeboliscono le strutture portanti di cemento armato rendendo estremamente pericoloso l’uso dell’opera.

Ogni opera pubblica di grandi dimensioni deve essere sottoposta a collaudo da parte di una commissione tecnica “terza” che riconosca la correttezza di progetto ed esecuzione. Non è stato possibile collaudare l’opera nonostante le insistenze di RFI sulla commissione stessa.

Il Comitato aveva già notato da tempo, leggendo il “fascicolo di impresa” di Infrarail, che lo “scavalco” non era stato collaudato, ma in quel testo non era detto nulla sui motivi. **La cosa fu segnalata nel 2021, assieme ad altre cose, alla Procura di Firenze con un esposto.**

Quello che emerge adesso pone con forza nuove e vecchie questioni:

- Il progetto era sbagliato o lo è stata l’esecuzione? Dove era il direttore dei lavori il cui compito è quello di controllare che l’esecuzione sia corretta negli interessi del committente? **Nel modello del “general contractor” è previsto che questa figura sia nominata e alle dipendenze del costruttore**, mentre buon senso e normativa generale prevedono sia indipendente da chi costruisce a tutela del committente. I problemi denunciati in passato da tanti esperti e ambientalisti adesso emergono chiaramente con quest’opera e dimostrano come questa figura sia “criminogena” (parole dell’allora presidente ANAC Cantone)
- **Inutilità Osservatorio ambientale**; a cosa è servito istituire una struttura del genere, dove era presente anche RFI, se non è stata in grado di vedere nulla? Il suo scopo era di verificare che l’esecuzione rispettasse progetto e prescrizioni ambientali. Membri dolosamente ciechi o incompetenti?
- **Cosa dirà o farà adesso la politica, soprattutto quella toscana, dove Giani e Nardella si sono fatti sperticati paladini di un’opera così insostenibile?** Silenzio come nel caso dello scandalo KEU? Caccia alla “mela marcia” per distrarre

l'opinione pubblica dalla constatazione che marcio è il "sistema" come ha chiaramente dimostrato l'inchiesta del 2015 sul Passante? Ancora si continuerà a sostenere che un'opera così ridicolmente sbagliata è "strategica" per la Toscana? O, si spera, ci saranno ripensamenti?

- Se un'opera relativamente semplice come lo "scavalco" è afflitta da problemi così gravi cosa hanno da dire RFI e politica toscana sui **rischi dello scavo di gallerie in terreni alluvionali in ambiente urbano, sotto molte centinaia di edifici, cioè migliaia di appartamenti oltre che monumenti?**
- Che una formalità importante come il collaudo, per un'opera così delicata, che riguarda la sicurezza di migliaia di persone che la utilizzano quotidianamente, sia stata rimandata per 10 anni e che nel frattempo sia stata utilizzata da centinaia di treni al giorno getta **un'ombra sinistra su come operano le ferrovie, in particolare RFI, la struttura che gestisce e realizza la rete.**
- **Dopo 23 anni in cui politica e ferrovie hanno sostenuto un'opera così sbagliata, in un paese normale dovremmo vedere dimissioni di dirigenti, presidenti e amministratori.** L'esito di questa vicenda chiarirà ancora una volta la serietà del paese in ci viviamo.
- È possibile rimediare ai difetti dello "scavalco" o dovrà essere ricostruito ex novo o eliminato del tutto? Nel secondo e terzo caso c'è da tener presente che l'opera interessa la principale linea ferroviaria del paese, si potrebbe rischiare un depotenziamento notevole della linea.

Questa vicenda richiede una decisione radicale, cioè l'abbandono del progetto del Passante AV. Il Comitato ripete per l'ennesima volta la domanda sia alle ferrovie che a Giani, Nardella e a tutti i sostenitori dell'opera: perché non potenziare le linee di superficie liberando davvero binari non solo per i treni regionali, ma per creare una rete di treni metropolitani o suburbani che rispondano alle esigenze della maggior parte dei pendolari?

Perché intestardirsi in un'opera dai costi, dai rischi e dai tempi di realizzazione altissimi e imprevedibili?

Perché le cose troppo semplici costano troppo poco?