

TAV al Ponte al Pino, un altro tassello del caos fiorentino

scritto da NoTunnelTav

Quando si parla di tunnel TAV si dovrebbero sempre avere in mente due domande preliminari che non hanno risposta da venti anni:

- perché realizzare due tunnel sotto la città così costosi, pieni di incognite, che provocheranno danni, dalla realizzazione lunghissima, quando si potrebbero avere maggiori benefici, senza questi problemi, restando in superficie?
- Perché si continuano ad ignorare i tanti problemi tecnici che sono tacitati e non risolti, come la mancanza di VIA sulla stazione, l'impatto della falda, gli scavi delle gallerie? Un consulente del Comitato ha così commentato lo scavo delle gallerie: "il Ponte del Pino ha delle criticità che, se fossi il direttore dei lavori delle gallerie, non mi farebbero dormire la notte".

Ma gli *strateghi* del TAV toscano, Giani e Nardella, si limitano a non rispondere e a definire quest'opera "strategica"; aggettivo molto di moda, affibbiato a tutti i pacchi di cemento sparsi in Italia. Eppure qualche problemino comincia a venir fuori, l'ultimo riguarda il Ponte del Pino che, secondo le Ferrovie, dovrà essere sostituito perché fragile e vecchio.

È vero che quel manufatto è datato e realizzato con un arco reticolare metallico, necessita di rigidità degli appoggi per cui risulta resistente e fragile allo stesso tempo; comunque fin'ora ha svolto il suo lavoro egregiamente, posto com'è in un luogo davvero strategico per il traffico fiorentino.

Nelle dichiarazioni sentite ultimamente la sua sostituzione non viene minimamente associata allo scavo delle gallerie TAV, Ferrovie e enti locali tacciono su questo, ma questo silenzio probabilmente vuol nascondere che lo scavo delle gallerie crea davvero problemi. Per fortuna [un giornalista di Toscana Media News ha voluto vedere](#) i documenti che questo [Comitato aveva citato](#) e ha confermato che la vicinanza delle due opere creerà problemi.

Il ponte del Pino è solo il primo manufatto impattato e, anche nel progetto fatto a suo tempo, si pensò bene di consolidare la spalla nord del ponte prima del

passaggio della fresa. L'immagine al fondo di questa pagina, presente nel progetto, è molto chiara e il commento a questa, anche se con un linguaggio molto tecnico, dice chiaramente che lo scavo non sarà indolore:

*“L'intervento [al ponte del Pino] consiste nella realizzazione di micropali sub-verticali passanti la spalla e armati con tubi in acciaio. La soluzione prevista è di tipo “passivo” ossia i micropali tendono a caricarsi e quindi entrare in funzione gradualmente e unicamente a seguito di spostamenti indotti dalle operazioni di scavo sul terreno circostante. Una volta messo in funzione, il sistema di sottofondazione renderà gli spostamenti della spalla praticamente nulli e comunque indipendenti da quelli indotti sul terreno dallo scavo delle gallerie. I micropali vengono eseguiti prima dell'arrivo del fronte di scavo dalla sede stradale soprastante la spalla. Il funzionamento dell'intervento viene verificato con l'ausilio di un dettagliato sistema di monitoraggio, che fornisce in tempo reale i valori di spostamento della struttura. **L'intervento di sottofondazione verrà eseguito in due fasi in modo da garantire sempre il transito viario sul ponte. Durante le perforazioni di sottofondazione si attuerà una parzializzazione della sede stradale con traffico a senso unico alternato, regolato mediante semaforizzazione**”.*

Nel documento si diceva chiaramente che la riduzione della carreggiata si farà per consolidare la spalla nord del ponte. Probabilmente, nel rivedere il vecchio progetto, i costruttori di oggi si sono resi conto che lo scavo provocherebbe sollecitazioni ben oltre quelle previste nell'ottimistico progetto del 2009, tali da danneggiare le cerniere su cui il ponte poggia; per questo pensano alla sua sostituzione.

Insomma i provvedimenti sul Ponte del Pino sono strettamente collegati al progetto TAV, mostrano come lo scavo di gallerie in ambiente urbano non è una attività molto semplice e anche gli addetti ai lavori hanno timori. **Il silenzio di oggi, soprattutto di Nardella, Giani, Giorgetti, sui legami tra questi lavori e la realizzazione dei tunnel sono sempre nel solco di minimizzare o tacere i rischi esistenti, ma alla fine questo atteggiamento sa di presa in giro dei cittadini.**

In RFI (Rete Ferroviaria Italiana) chi ha deciso la sostituzione del ponte parla di due anni necessari. Come possano pensare, Nardella e Giani, che gli scavi inizino a primavera non è dato sapere, ma ormai, chi è minimamente attento alle vicende

TAV fiorentine, sa che le chiacchiere sono i più solidi sostegni di questo progetto.

Un'ultima necessaria considerazione riguarda il caos fiorentino del traffico: nel viale Lavagnini ormai le code sono dall'alba a notte fonda con il restringimento della carreggiata, adesso si iniziano cantieri anche in viale Don Minzoni che nel frattempo è diventato una alternativa a Lavagnini. Il senso unico alternato al Ponte del Pino devierà altro traffico sul ponte delle Cure e quindi sul viale Don Minzoni...

Ci sarebbe da capire se esiste un coordinamento nella realizzazione dei cantieri a Firenze. Tra la tramvia e adesso il Passante TAV Firenze è totalmente soggiogata agli interessi dei cementificatori. Se pensiamo che, sia per il trasporto urbano che per quello ferroviario, ci sarebbero soluzioni semplici, economiche, più efficienti e dalla velocissima realizzazione, viene da mettersi le mani nei capelli a vedere quanto sta accadendo ora e per chissà quanti anni.

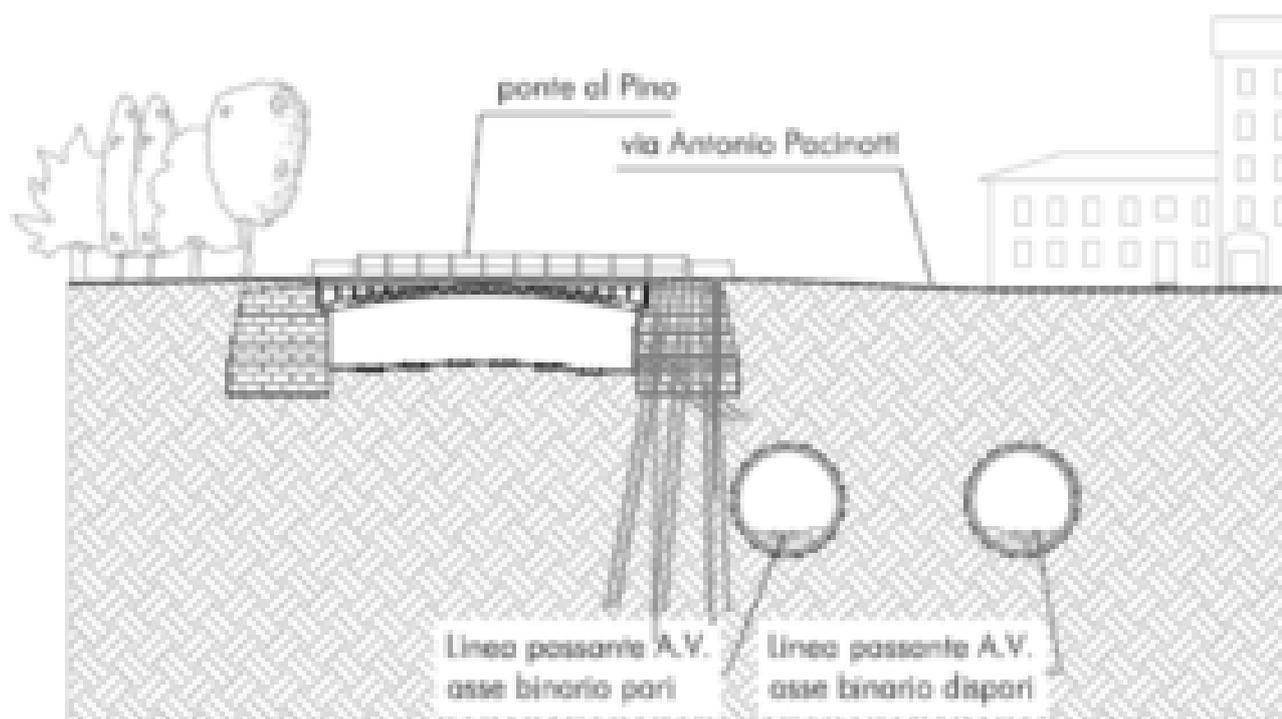


Illustrazione 16: Il Ponte al Pino con le gallerie dell'AV