

## **Due mesi per montare la super fresa - gli scavi slittano alla metà di maggio**

**Monnalisa è già a Campo di Marte. Rifiuti ancora da classificare  
Più di due milioni di metri cubi di smarino dai 7,5 km di tunnel fino a Castello**

ERNESTO FERRARA

Tunnel Tav, l'appuntamento con gli scavi è per maggio. Non per aprile, come prevedeva a febbraio l'amministratore delegato di Ferrovie Mauro Moretti: «Intorno alla metà di maggio la "talpa" sarà assemblata e pronta a partire», annuncia oggi Francesco Bocchimuzzo, l'ingegnere responsabile dei lavori del nodo fiorentino Tav mentre, nel cantiere di via Campo d'Arrigo con la commissione ambiente di Palazzo Vecchio, mostra alla città il buco da 10 metri di diametro dove la mega-fresa lunga 100 metri e già battezzata Monnalisa si infilerà per scavare le due gallerie da 7,5 chilometri (fino a Castello) dove dal 2016 correranno i treni alta velocità.

È la prima immersione pubblica nel pozzo, a 15 metri sotto il piano della strada, dove tra 45-50 giorni la talpa comincerà a scavare per un'opera, il sottoattraversamento di Firenze, per cui lo Stato ha stanziato 1,5 miliardi di euro e di cui si parla da almeno 20 anni. Tre anni di lavori: 18 mesi perché la prima "canna" (galleria) sia completa, 7-8 mesi per smontare, rimontare la Monnalisa, riportarla in via Campo d'Arrigo e farle la manutenzione; poi altri 15 mesi per il secondo tunnel. Tutto pronto a fine 2015-inizi 2016, stazione Foster (ai Macelli) compresa, auspica Bocchimuzzo. La fresa scavatrice sarà lunga 100 metri, scaverà 24 ore su 24 alla velocità di 10 metri al giorno, interrandosi fino ad un massimo di 25 metri di profondità: lo scudo in testa alla macchina sarà costantemente appoggiato al terreno in modo da impedire smottamenti; contemporaneamente un rullo porterà fuori la terra di scavo e i bracci della Monnalisa inizieranno ad armare la galleria, prima una poi l'altra. Per entrambe le canne ci vorranno la bellezza di 6 mila anelli di cemento armato composti da 50 mila componenti. «La talpa sarà visitabile, non intendiamo nasconderci», annuncia Bocchimuzzo. Rischi? Si farà la fine di Bologna? «Il terreno e le tecniche di scavo sono completamente diversi, non succederà nulla. Ci sono 354 edifici sopra il tunnel in fascia di rischio (erano 277 in una prima fase, ndr), potrebbero avere al massimo crepe all'intonaco: hanno ricevuto indennizzi preventivi pari a 4 milioni di euro. Monitoreremo con radar e satellite lo scavo e i monumenti, Fortezza Da Basso e Arco dei Lorena di piazza Libertà in primis», garantisce "l'uomo Tav".

Ma dove finirà la terra di risulta? E come sarà smaltita, su ferrovia o su camion? Non è ancora chiaro. Ma la questione non è marginale dal momento che solo per le due gallerie Campo Marte-Castello si prevede di tirar fuori smarino per oltre 2 milioni di metri cubi. Manca l'ultima parola del ministero dell'ambiente sulla classificazione del materiale residuo: è da trattarsi come rifiuto speciale da smaltire in discarica (40-50 camion al giorno) o, come normale terra di scavo, può finire via treno nelle vecchie miniere di Santa Barbara a Cavriglia? L'ex ministro Prestigiacomo aveva chiarito che il residuo era da considerarsi terra di scavo. Poi il Consiglio di Stato ha bloccato tutto. Si attende a giorni la fine del rebus dal nuovo ministro dell'ambiente Clini: il decreto di gennaio ha del resto indicato in 72 giorni il tempo per definire la faccenda, che ha già fatto slittare la partenza dello scavo di qualche mese. «Abbiamo il progetto pronto per Cavriglia. Se ci dicessero che è rifiuto, porteremmo lo smarino in altri siti come già facciamo», spiega Bocchimuzzo. Dove, non si sa. A che costi? «Più alti, non di molto». Ma il piano degli scavi andrebbe del tutto rifatto. Critici i politici: Cruccolini: «Opera inutile». De Zordo: «Allucinante partire con gli scavi senza sapere cos'è quel che si porta via». Dormentoni, Pd: «Massima trasparenza».