

«La talpa? Un rischio pazzesco»

I costruttori e il tunnel: «Entrambe le macchine vanno proprio a schifo»

«Entro i primi cinque minuti da quando è arrivato a temperatura forte, fai conto 7-8 minuti da inizio prova, a 10... tra 10-15 minuti si è cominciato a vedere il ferro... e dopo 15 minuti già andava dietro il ferro... dietro il primo ferro i primi ferri di armatura... diciamo che la cosa è stata abbastanza veloce». Così Dario Vizzino, dipendente della Seli, la ditta che deve scavare il tunnel sotto Firenze, descrive al telefono come è andata la prova di resistenza al fuoco dei «conci», il rivestimento del tunnel. La telefonata, intercettata dai carabinieri del Ros, che stanno indagando sui lavori della Tav, è contenuta nel decreto di convalida del sequestro di 8 milioni e mezzo firmato dal gip Antonio Pezzuti.

Siamo nel marzo scorso, la prova eseguita a Lipsia è stata disastrosa: c'è stato il collassamento della struttura per il fuoco e il calore, quello che in gergo viene chiamato spalling. I risultati di quella prova eseguita a Lipsia, hanno poi accertato gli investigatori, non sono mai arrivati a Firenze dal momento che non è stato pagato il laboratorio, eppure tutti sono consapevoli di non essere in regola: *«Noi siamo in non conformità — dicono al telefono — adesso se siamo stati autorizzati comunque a produrre in non conformità questo non lo so, di sicuro che stiamo in non conformità è fuori dubbio».*

La preoccupazione della Seli è una sola: che i conci già prodotti possano essere utilizzati perché altrimenti *«sarebbe un disastro economico».* La loro strategia è di nascondere nelle relazioni il fenomeno dello spalling. Vorrebbero imbrogliare anche i delegati della Italferr presenti alla prova e si pongono il problema di come farlo: *«Sì questi hanno visto ma non è che possono dare un giudizio di sensazione... lascia il tempo che trova il fatto che l'abbiano visto. Non è che stai lì a controllare i dati passo passo... c'è chi diceva "ho visto il primo spaccaggio al quinto minuto", chi diceva "no è venuto all'ottavo o dopo 15 minuti"».*

Pochi giorni dopo Aristodemo Busillo, procuratore speciale della Seli, suggerisce al professor Alberto Meda cosa scrivere nella relazione. *«Dello spalling non dobbiamo parlare»*, dice. *«E io come faccio — replica il professor Meda — allora non presentiamo i risultati, come facciamo? Non possiamo dire che non c'è stato spalling perché l'hanno visto tutti».* Risposta di Busillo: *«Possiamo dire che è stato superficiale».* La prima relazione del professor non soddisfa la Seli ma loro sono costretti ad ammettere che *«i risultati sono devastanti, se tu li vedi non sono giustificabili in nessun modo».*

Anche sul problema delle guarnizioni ci sono problemi. La ditta che produce quelle originali è in rotta con la Seli che si rivolge a un'altra ditta che produce un modello più piccolo di due millimetri. Vanno aggiunti degli spessori di due millimetri e Vizzino, parlando al telefono con Busillo, afferma che *«è un lavoro fatto un po' con i piedi».* Spiegano che le guarnizioni esterne erano state smontate perché avevano dato *«esito veramente catastrofico».* E a Panama, spiegano, le guarnizioni montate non hanno fornito buoni risultati: *«Tutte e due le macchine sono andate proprio a schifo, una dopo 600 metri, l'altra pure».* *«Come facciamo il primo metro piscia olio sta macchina»*, dicono. Ma la decisione è di lasciare queste *«guarnizioni di merda»:* *«Il problema vero è che queste maledette guarnizioni non sono mai state provate a pressioni vere di scavo. Perdono sempre, a Teheran abbiamo già fatto tre tentativi per la sostituzione».* *«Ci prendiamo un rischio pazzesco»*, dice Busillo. In un'altra telefonata qualcuno spiega, in forma di paradosso: *«Tu cara Seli, hai preso guarnizioni che costano 70 mila euro e l'hai sostituite con un'alternativa che hai pagato 700 euro, ma può essere che non ti è venuto il dubbio?».*

Antonella Mollica

RIPRODUZIONE RISERVATA