

Tav, i cantieri a Campo di Marte partono a fine aprile?

di **Ilaria Ciuti**

ALTA velocità, si parte con il tunnel e la stazione sotto Firenze. Le ferrovie parlano di aprile. Ma manca il progetto esecutivo. Slitta tutto?

L'ad delle ferrovie Mauro Moretti piomba giovedì scorso su Firenze e trionfalmente dice che i cantieri aprono tra un mese e che i lavori finiscono nel 2014. C'è però un neo. Si scopre che l'Osservatorio Tav ha in mano ancora solo il progetto definitivo, manca l'esecutivo. Senza l'ok dell'Osservatorio sull'esecutivo, per di più all'unanimità, non si parte. Venerdì scorso, a sorpresa, arriva sul tavolo del presidente dell'Osservatorio, Pietro Rubellini, almeno l'esecutivo dei lavori preliminari, di preparazione e allestimento dei cantieri. Forse Moretti voleva dire che si iniziano almeno i lavori preparatori.

Non è certo neanche quello però, perché pare difficile che, nonostante Rubellini si impegni a farcela, l'Osservatorio riesca a fare tutto in un solo mese. E comunque si rischia di aprire cantieri che potrebbero restare a lungo inattivi. In attesa che l'Osservatorio approvi il progetto esecutivo vero e proprio che non si sa neanche quando sarà pronto. In realtà le ferrovie hanno due mesi di tempo per licenziarlo dal momento che sarà presentato, ma non si sa se basteranno. «Faremo il possibile, non vogliamo che venga dilapidato denaro pubblico – dice Rubellini – Ma preferiremo far pagare le penali alle ferrovie piuttosto che dare un giudizio raffazzonato su cose serie e rischiose».

Forse si slitterà ancora. Ma dopo dieci anni, si parte. Per fare cosa? Tre interventi. Uno è già iniziato ed è lo scavalco di Castello: un sottopasso dal Sodo a viale XI Agosto per portare i binari della linea veloce dalla piana verso il monte e infilare la galleria Firenze-Bologna. Da solo però non assicurava gli altri due perché la formula di recessione del contratto di affidamento lavori permetteva alle ferrovie di ritirarsi. Invece Moretti conferma. Si fanno anche la stazione

ai Macelli progettata da Norman Foster a 20 metri sotto terra. E il tanto discusso sottoattraversamento.

Saranno 9 chilometri di tunnel. I treni veloci scenderanno sottoterra alla stazione del Campo di Marte all'altezza di via dei Sette Santi, dalla parte stadio. Da lì la galleria proseguirà attraversando i binari in sotterranea per proseguire sotto via Luca Giordano, il vecchio Meyer, via fra Bartolomeo, l'Esselunga di via Masaccio, via don Minzoni, piazza della Libertà, viale Lavagnini, la Fortezza, dove la galleria intercetterà i bastioni Cavaniglia e Rastriglia e sfiorerà il Mastio. Passerà sotto gli attuali binari ferroviari per svoltare a nord sotto il palazzo del Mazzoni di viale Belfiore, la nuova stazione, via Mariti, via Panciatici, la stazione di Rifredi. Passata questa, i treni risaliranno in superficie, infileranno nello scavalco, ne usciranno a viale XI Agosto e rientreranno in galleria a Sesto.

Scaverà il buco da 12 metri di diametro per ognuna delle due canne che formeranno la galleria una talpa che ha davanti uno scudo rotante con mordenti a punta di diamante che grattano il terreno via via che la talpa avanza spruzzando a pressione fango argilloso per non farsi crollare il terreno addosso. Gli scudi hanno dei fori attraverso cui passa il terreno scavato per finire nei nastri che lo trasportano in superficie. Contemporaneamente viene fatta dietro la talpa la centinatura, un rivestimento prima in acciaio e poi in cemento per impedire al buco di richiudersi facendo abbassare il terreno in superficie. Le ferrovie spenderanno in tutto un miliardo e mezzo.

[Fonte Repubblica]