

Blitz tra ruspe e binari Finanza nei cantieri Tav La 'talpa'? Resta in letargo

Lavori a rilento all'ex Centrale del latte

LAVORANO sotto una nuova sigla: sono operatori altamente specializzati del Gia, il Gruppo Interforze Antimafia. La punta di diamante del gruppo è costituita da operatori provenienti dal Gico della Guardia di Finanza, il settore della Fiamme Gialle che contrasta la criminalità organizzata, del Ros carabinieri, della Dia Toscana.

Ieri blitz del Gia ai cantieri della Tav, sia a quelli del Campo di Marte che in quello di via Circondaria.

I militari del gruppo interforze hanno effettuato dei controlli tecnici, sulle persone presenti, sui mezzi, soprattutto sulla documentazione che è stata in parte acquisita per ulteriori verifiche.



L'operazione è stata coordinata dalla Prefettura di Firenze anche in relazioni ai compiti istituzionali di questo ufficio del Governo relativi alla certificazione antimafia.

L'operazione del Gia è appena iniziata e non si conoscono i risultati dell'ispezione, ma è comunque significativo dell'impegno profuso

dalla Prefettura per le verifiche alle infrastrutture relative alle grandi opere.

Tutto deve essere trasparente e più che chiaro per evitare sia infiltrazioni della criminalità organizzata negli appalti più 'pesanti' sia la possibilità che i 'furbetti della cricca' possano farla di nuovo da padrone come accaduto in un recente passato

am ag

di EMANUELE BALDI

LA TALPA della Tav è talmente cieca che per ora non vede nemmeno Firenze. Non è una battuta, è un dato di fatto: almeno fino alla fine dell'anno gli operai non scaveranno nelle viscere della città e questo è il primo (sintomatico?) ritardo nei lavori della discussa Alta Velocità. La talpa sarebbe dovuta entrare in azione subito dopo l'estate ma, a quanto pare (e lo si poteva intuire anche dai cantieri che vanno a passo di lumaca) ci vorranno tre mesi in più perchè i lavori propedeutici consentano l'avvio dello scavo vero e proprio. Uno stand-by che innervosisce tutti e induce i No-Tav a guardare ai cantieri del Campo di Marte e di via Circondaria come «zone misteriose» dove «si lavora senza certezze su modalità e tempistiche».

E PROPRIO agli ex Macelli, nei palazzoni di via Zeffirini, la strada da cui si gode un panorama mozzafiato (ma non per questo gradito) sul cantierone della stazione Foster, gli abitanti fanno sapere che i lavori sembrano procedere ad andamento lento. «Solo oggi (ieri, ndr) ho visto arrivare alcuni camion, nelle ultime settimane invece non c'è stata tanta attività», spiega Gabriella che dalla sua finestra segue le operazioni passo dopo passo. In compenso però ci sono già la prime «grane». «Ho una crepa in bagno — racconta la donna — e come me altre persone han-

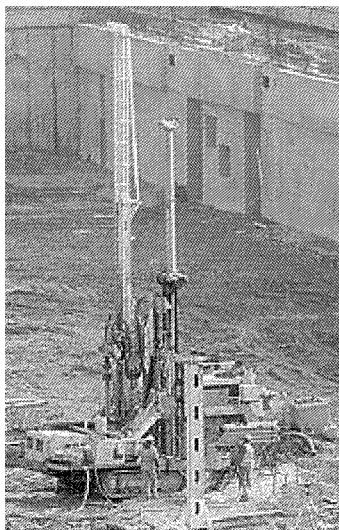
no avuto dei cedimenti in casa. Di chi sarà la colpa?». Non se la passano bene i residenti di questa strada. C'è chi lamenta problemi respiratori, chi è già psicologicamente stremato dai rumori delle ruspe e chi dice di ritrovarsi tutte le mattine con due dita di polvere sul balcone. «Questa roba ce la sparano dritta nei polmoni tutti i giorni», dice la gente di qui che da un pezzo ha i nervi scoperti. Ma la cosa che disturba di più i sonni dei fiorentini non è tanto un qualcosa che fa rumore. Anzi è il contrario: il silenzio delle istituzioni, rimarcato più volte dai comitati anti-tunnel e dalle opposizioni della sinistra critica. «La nostra ennesima richiesta di notizie inviata alla Regione è



caduta nel vuoto», dice Tiziano Cardossi, leader del movimento contrario al sottoattraversamento. E di risposte, stavolta dall'amministrazione comunale, dice non averne avute nessuna neanche la capogruppo di Perunaltrecittà, Ornella De Zordo, preoccupatissima per la questione legata allo smaltimento delle terre di scavo (l'«impiccio» che, a suo dire, spiega il ritardo sull'entrata in azione della talpa e sull'avvio effettivo dei lavori).

«**ORMAI** lo hanno confermato tecnici e studiosi indipendenti: tutto il materiale scavato dalla talpa per il sottoattraversamento — quasi 3 milioni di metri cubi — ha caratteristiche che lo classificano come rifiuto specia-

le e quindi non solo non può essere utilizzato come previsto come risanamento ambientale nella ex miniera di Santa Barbara a Cavriglia, ma deve essere conferito in apposita discarica, con un enorme lievitazione dei costi», attacca De Zordo secondo la quale le Ferrovie «non sanno più che pesci prendere». Una situazione di stallo e di non-comunicazione che insospettisce anche Marco Carraresi, consigliere regionale dell'Udc che chiede per Firenze «certezze» dalle istituzioni. «La città non trae benefici da quest'opera, qui il treno ci arriva lo stesso — sintetizza Carraresi — quindi che almeno ci diano qualche informazione in più, visto che siamo già di fronte a un primo, grosso ritardo nei lavori».



**Una trivella per i saggi
nel terreno**