

SABATO, 03 NOVEMBRE 2012

Pagina 30 - Lucca

Tambura, traforo destinato a dividere

Pronto lo studio di fattibilità del progetto caro a Matteoli: 20 chilometri di tracciato, 7 anni di lavori, 542 milioni di spesa

di Luca Dini wVAGLI Il traforo della Tambura è un progetto per unire due territori, ma è destinato a dividere. La porta tra la Garfagnana e Massa che il ministro Altero Matteoli sogna di aprire è tornata di attualità da poche settimane visto che l'Anas ha trasmesso al comune di Vagli Sotto gli studi di fattibilità del progetto. Il sindaco Mario Puglia, infatti, è uno dei sostenitori della prima ora dell'intervento che prevede il collegamento tra la Garfagnana con la costa collegandosi con Strada dei Marmi. Il progetto sostenuto da Matteoli rischia però di aprire uno scontro con uno schieramento ambientalista molto nutrito, che si oppone all'opera, che va dal Sel al Movimento 5 Stelle. Un'opera da 542 milioni. Ma in tempo di crisi, chi finanzierà una tale opera da oltre 540 milioni di euro? L'intervento sarebbe in regime di project financing, si fa il traforo in cambio di concessioni per l'estrazione del marmo: 10 nuove concessioni a Vagli, 22 a Carrara. Circa 30 per cercare di coprire il costo. Ma c'è chi paragona il traforo al ponte sullo Stretto. Un'opera di difficile attuazione e dall'impatto ambientale davvero incalcolabile. Il progetto di fattibilità. L'Anas ha consegnato al comune di Vagli e al Ministero dei Trasporti il progetto di fattibilità per il traforo del monte Tambura nel Parco delle Alpi Apuane. L'opera servirà un limitatissimo traffico turistico locale, ma sarà soprattutto utile per il trasporto di marmo. Il primo studio. La storia del progetto del traforo della Tambura risale al 1873. Nel 1913, Michele Dell'Amico presentò un progetto di ferrovia a scartamento normale Camporgiano-Masas-Porto di Carrara attraverso la Tambura. Progetto ripresentato ancora nel 1934 e approvato da Roma nel 1939. C'è la guerra. La guerra fermò tutto, ma nel 1970 riparte il dibattito per una strada di collegamento tra il litorale e l'entroterra garfagnino e si costituisce un comitato con i sei comuni interessati. Il progetto torna di moda nel 1995 ed ancora 10 anni dopo nella campagna elettorale di alcuni candidati a sindaco a Massa. Negli ultimi anni, dopo l'ultima elezione al Ministero, è stato l'onorevole Matteoli a portarlo alla ribalta con l'appoggio del sindaco Puglia. Ambientalisti contrari. Già all'epoca aveva comunque suscitato varie perplessità oltre alla rivolta degli ambientalisti. Da un punto di vista ambientale il progetto sarebbe impattante, poiché si metterebbe a repentaglio tutto il sistema delle acque di tutto il comprensorio ed il maggiore bacino di riserve di acqua di tutta la Toscana. La federazione speleologica Toscana, ad oggi, sta facendo ancora delle indagini sui collegamenti delle acque con nuove frequenti scoperte. Insomma, il rischio è di non sapere a cosa si andrà incontro. Gli interessi economici. Ci sono e sono naturalmente quelli legati all'estrazione del marmo, o meglio, all'estrazione del carbonato di calcio che deriverebbe dalle scaglie di marmo rimosse per la frantumazione. Il tutto all'interno del Parco delle Alpi Apuane divenuto pochi mesi fa Geoparco, un'etichetta concessa direttamente dall'Unesco. Il protocollo messo a punto dall'Unesco per i geoparchi è molto chiaro e tutti potranno verificare le azioni che il Parco delle Apuane metterà in moto per garantirsi la permanenza nel circolo (8 i geoparchi in Italia, 39 in Europa) dei geoparchi italiani. Parco e non solo. Ma non c'è solo il parco a difendere l'integrità della Tambura. Il coro di no verso l'opera si alza dalle più disparate fazioni: Sel Garfagnana, Idv, Movimento 5 Stelle e soprattutto dalle associazioni ambientaliste del territorio. Tra questi il Cai ed anche l'associazione per il Turismo in Garfagnana e Media Valle del Serchio ed anche dal versante massese. Sette anni di lavori. I numeri. Una maxi opera. Un intervento da 542 milioni di euro e spiccioli (542.752.288 euro per la precisione) per un totale di 20,8 chilometri di tracciato e 7 anni di lavoro.

©RIPRODUZIONE RISERVATA