BREVI

Don Carlo Gnocchi sarà Beato: festa a Marina di Massa

La notizia che la «Fondazione Don Gnocchi» attendeva da tempo è arrivata sabato scorso. Il Papa, Benedetto XVI, incontrando in udienza in Vaticano il prefetto della Congregazione per le Cause dei Santi, ha autorizzato la pubblicazione del decreto che attribuisce a don Carlo Gnocchi il miracolo che ha visto protagonista, il 17 agosto 1979, Sperandio Aldeni – purtroppo recentemente scomparso - artigiano elettricista di Villa D'Adda (BG)rimasto incredibilmente vivo dopo un terrificante infortunio sul lavoro. Era l'ultimo passo, il più atteso, che chiude di fatto il processo avviato nell'86 dal cardinale Carlo Maria Martini: la solenne cerimonia di beatificazione sarà celebrata nei prossimo mesi. La notizia è stata accolta con gioia e commozione in tutti i 28 Centri della Fondazione Don Gnocchi, tra cui Marina di Massa, dove si trova il Centro «Santa Maria alle Pinete». Festa grande anche tra gli alpini (don Carlo fu l'indimenticato cappellano degli alpini nella drammatica ritirata di Russia) e negli ambienti dell'Aido (in punto di morte don Carlo volle donare le proprie cornee a due mutilatini ciechi, quando ancora i trapianti di organi non erano regolati dalla legge).

Il traforo della Tambura: favorevoli e contrari

Il ministro Matteoli lo vuole, ma le associazioni ambientaliste lo respingono. «Se fosse soltanto uno spot elettorale»?

di Roberto Benatti

Alcuni giorni fa il ministro Altero Matteoli ha dichiarato che esiste la concreta possibilità di realizzare il traforo del monte Tambura, che collegherebbe l'Alta Garfagnana con la Versilia. La «Variante Vandelli» da Vagli di Sotto a Resceto sarà un'opera di 4454,90 metri per un costo totale di 25 milioni di euro. Se il Consiglio dei Ministri approverà definitivamente il progetto, secondo Matteoli, entro otto mesi si apriranno i cantieri. Il ministro Matteoli ha affermato che purtroppo, alla bellezza della Garfagnana non corrisponde un altrettanto sviluppo economico e che basterebbe la realizzazione di un traforo di quattro chilometri sotto le falde della Tambura, per consentire al turismo estivo della Versilia di raggiungere, con 20 minuti di macchina, le alte quote della Garfagnana. Inoltre si avvantaggerebbe l'industria del marmo, elemento determinante nell'economia della zona, venendo a ridurre il costo dei trasporti che oggi incidono sul costo totale del prodotto.

CORSI E RICORSI

L'idea di trapanare la Tambura non è nuova. La realizzazione del traforo aprirebbe scenari senza precedenti per il comparto lapideo apuo versiliese, attraverso la creazione di un mondo sotterraneo dell'escavazione ad alta quota, tutto in galleria con siti collegati a un traforo delle Apuane tra l'Alta Garfagnana (Vagli di Sotto) e la Versilia settentrionale (Stazzema). La zona è stata già presa in considerazione da uno studio di fattibilità, per una galleria Arni-Arnetola in Garfagnana, illustrato nel 2005, dal professor Luigi Carmignani nella sede dell'Associazione Industriali. Lo studio è servito a dare un'idea di ciò che potrebbe essere fatto anche sul versante massese, ossia una galleria fra l'Alta Garfagnana e la Valle del Frigido. L'idea, ovviamente, supera di gran lunga tutti gli attuali problemi del settore lapideo. Fa immaginare un comparto sempre meno a cielo aperto Gli imprenditori hanno evidenziato che uno degli scogli maggiori, non è di natura geologica, bensì economica: grandi investimenti necessitano di certezze a lungo termine sulle autorizzazioni alle coltivazioni marmifere, e su questo fronte gli enti locali limitano invece a pochi anni la scadenza dei permessi.

DA CAVA A MINIERA

Una svolta potrebbe darla la legge secondo la quale, le escavazioni di marmo in sotterraneo, potrebbero passare sotto il comparto minerario, e quindi liberarsi da una serie di vincoli. Nonostante i molti dubbi e perplessità ancora appesi all'idea di trasformare i cavatori in minatori, ossia in figure professionali legate ai nuovi scenari, Assindustria sembra essere molto interessata: lo hanno evidenziato il direttore Andrea Balestri e l'imprenditore Roberto Ronchieri, che è anche nel consiglio del Distretto apuo versiliese in qualità di rappresentante dell'associazione. I pro e i contro si confrontano. A detta di alcuni assessori interpellati, pare che al momento Comune di Massa e Provincia, non abbiano espresso alcuna posizione. L'Assessore ai Lavori pubblici del Comune di Massa, Fabrizio Brizzi, riferisce che a livello di Giunta l'argomento non è stato preso in considerazione, però a titolo personale, ha tenuto a sottolineare che tale opera creerebbe forse più problemi che vantaggi. E fra i problemi più gravi ha ricordato l'impatto ambientale, il dissesto idrogeologico e la difficoltosa viabilità soprattutto dalla parte di Resceto. Vi sono stati poi molti altri interventi da parte di partiti, associazioni e categorie. Fra queste lo «Speleoclub Garfagnana», secondo il quale il tunnel, probabilmente, intercetterà qualche fiume sotterraneo. Sul fronte dei no si ritrovano anche Marco Betti, assessore regionale toscano alla montagna; i verdi che sostengono secondo gli studi effettuati dalla Federazione Speleologi Toscana, Cnr e Università di Firenze, il monte Tambura costituisce l'area di ricarica del fiume Frigido e delle sorgenti di Equi Terme. Anche il CAI di Massa è sulle barricate, mentre è favorevole la Lega Nord che sostiene come il progetto consentirebbe di unire il mare con il centro economico e commerciale più forte d'Italia passando per la località sciistica del Monte Cimone con una sola ora di viaggio. «Non è concepibile - sostengono che il Governo possa programmare un'opera così costosa e importante senza aprire prima un confronto con la Regione Toscana, le Province ed i Comuni interessati». Da parte della Regione si afferma che la dichiarazione dei Matteoli potrebbe essere solo uno spot elettorale. Al di là delle posizioni, risulta comunque degna di interesse l'attenzione mostrata da parte di «qualcuno che conta», nei confronti della nostra zona.

OCCASIONI FAVOREVOLI

Non si può negare infatti, che ultimamente Matteoli si sta muovendo molto nei riguardi del territorio. L'impegno manifestato circa il raddoppio della Pontremolese e la realizzazione della Tirrenica (Livorno-Civitavecchia), non può non essere giudicato che positivamente. Magari, alcuni progetti si potessero finalmente realizzare! Anche quello del traforo della Tambura, se attuato previo approfondito studio che ne dimostrasse la fattibilità, nel rispetto dell'ambiente e delle risorse naturali, potrebbe verosimilmente rappresentare un'opportunità utile per entrambi i versanti, anche perché non costerebbe nulla alle nostre comunità! L'importante però, come sempre, sarebbe riuscire a guardare al bene comune, cioè a quello che è veramente utile al territorio e alla gente, superando l'ostruzionismo di parte che troppo spesso frena ogni azione costruttiva, magari solo perché la proposta viene avanzata da persone appartenenti a coalizioni diverse da quella cui apparteniamo. Partendo dall'assunto che la difesa dell'ambiente è un dovere morale di tutti, occorre conciliare il diritto al lavoro con le nostre risorse territoriali. Se non fosse stato così forse oggi saremmo ancora all'età della pietra!

STORIA DI UN PROGETTO SECOLARE

- 1873: primo progetto.
- 1913: progetto di Michele Dell'Amico di «ferrovia a scartamento normale Camporgiano-Massa-Porto di Carrara attraverso il monte Tambura».
- 1934: viene riproposto il progetto Dell'Amico.
- 1939: il progetto fu approvato da Roma.
- 1970: riparte il dibattito per una strada di collegamento tra litorale de entroterra garfagnino: viene costituito un comitato tra i sei comuni interessati.
- 1995: il progetto viene riproposto, ma senza successo.

CORSIVO

C'È CHI ASSUMEREBBE, MA NON TROVA IL PERSONALE

La crisi imperversa sconvolgendo tutti gli equilibri economici ed occupazionali della nostra zona. La situazione della Eaton, della Nca, della Ica ed altre del territorio provinciale, però non resta chiusa nella sua gravità. A risentirne c'è anche l'indotto, della cui crisi si è parlato e tuttora si parla poco! E' quella quantità di piccole aziende che solitamente operano orbitando intorno all'industria o alle aziende più grandi, che ora si trovano a gestire consistenti perdite di fatturato. Malgrado la situazione non sia delle più favorevoli, c'è anche chi, come la Briel, tenta di compensare l'impasse, diversificando la propria attività lavorativa. Abilmente condotta dall'imprenditore Gino Barattini, già Presidente della Cna toscana, la Briel si occupa di studi e progettazione di impianti elettrici, dei servizi di manutenzione e di realizzazione dei quadri elettrici, mentre la Euro Motor Service, nata successivamente, realizza quanto progettato. Vengono inoltre attivate tecnologie innovative ed emergenti, quali impianti antintrusione, antincendio, reti telematiche, automazione industriale e risparmio energetico. Oltre che occuparsi ovviamente, anche di tutti i relativi servizi di montaggio. Se però la crisi che attanaglia tutta la zona industriale, è prevalentemente di tipo economico, quello che è più grave e che fa riflettere è che la crisi che interessa questo tipo di indotto è anche legata alla mancanza di personale specializzato. Alla Briel vorrebbero assumere ma non trovano dei giovani in grado di svolgere quel tipo di lavoro. Viene da chiedersi allora, che fine fanno i tecnici specializzati che escono dall'IPSIA e dall'ITI? Oppure perché non vengono riproposti i contratti di formazione lavoro che venivano patrocinati dalla Provincia? E' proprio strano che in un territorio, in piena crisi come il nostro, vi siano delle opportunità occupazionali che non vengono colte, nemmeno dal personale specializzato della Eaton, che ora però, si trova in Cassa Integrazione.

Robinhuff