

**POVO**

Pubblico attento, tra progetti, slide e il racconto delle analogie con il Mugello, dove il tunnel per l'Alta Velocità ha avuto conseguenze sull'ecosistema

Secondo gli organizzatori uno dei punti più pericolosi del progetto è il lungo tunnel sotto la Marzola. Si teme anche la paleofrana e il destino di oltre 220 sorgenti

# La collina preoccupata per il bypass

## *Serata contro la circonvallazione: nel progetto ci sono troppe criticità*

**PAOLO GIACOMONI**

La serata informativa organizzata a Povo dal «Comitato No-Tav Collina Est» giovedì scorso si è aperta con la proiezione di un interessante (e inquietante) filmato riguardante il Mugello e le conseguenze del tunnel per l'alta velocità sotto gli Appennini che collega la Toscana all'Emilia Romagna: 57 km di fiumi seccati, 37 sorgenti prosciugate e 5 acquedotti non più utilizzabili. E ovviamente non poteva sfuggire all'attento pubblico presente la possibile analogia con il progetto della "nostra" circonvallazione ferroviaria di Trento, opera da oltre 1 miliardo e 200 milioni, finanziata con 930 milioni con i fondi Pnrr: 14 chilometri, di cui 11 in galleria, sotto la città e la collina.

L'attenzione dei tre relatori (Stefano Mayr, Roberto Chiomento e Elio Bonfanti) si è infatti subito concentrata su quello che, secondo gli organizzatori, insieme all'attraversamento delle zone inquinate ex Sloi e Carbochimica, rimane uno dei maggiori punti critici e pericolosi del progetto: il lungo tunnel sotto la Marzola e i potenziali rischi legati alla paleofrana e alla presenza di oltre 220 sorgenti. Di particolare interesse la proiezione di alcune slides "ufficiali" (rese pubbliche soltanto dopo il recente ricorso al Tar), che evidenziano diverse criticità legate proprio alla fragilità idrogeologica della Marzola e certamente quei «diversi disturbi tettonici particolarmente evidenti» citati nel documento proiettato non appaiono per niente tranquillizzanti. Una situazione di fragilità idrogeologica che peraltro da queste parti non rappresenta certo una novità, basti ricordare a Povo il «Piano Vuillermin» degli anni '80 che per il rischio idrogeologico aveva bloccato le edificazioni su una lunga fascia collinare (Redondolo e Gabbio) o a Villazzano i

problemi legati al movimento del terreno adiacente al complesso residenziale del Poggio o più recentemente sempre a Povo nel 2000 lo smottamento in Val delle Mole.

«Tutto questo senza tralasciare i problemi derivanti dal rumore, dalle vibrazioni, dal traffico e dallo smaltimento del materiale durante i lavori in galleria. Un'opera costosissima, inutile e pericolosa – ha sottolineato Bonfanti – tenendo conto che per il traffico merci la ferrovia del Brennero opera a metà della sua reale capacità (14 milioni di tonnellate a fronte delle 28 potenziali) e che per il traffico pesante basterebbe adeguare al rialzo le tariffe di A22». Nel frattempo si rimane in attesa delle determinazioni del Tar in merito al ricorso promosso dagli avvocati Fabrizio Lofoco e Giacomo Sgobba per conto di alcuni cittadini che abitano nella zona del tracciato, alcuni di questi già interessati a espropriazione e abbattimento delle proprie abitazioni. Tra l'altro gli stessi avvocati hanno recentemente vinto un analogo ricorso contro Rfi e Regione Puglia bloccando l'iter per la costruzione di un tratto dello snodo ferroviario «Bari Sud» rilevando criticità di carattere sociale ed ambientale che «non possono essere bypassate solo perché è necessario usare i fondi del Pnrr». Un precedente su cui evidentemente contano i contrari a questo progetto per sospendere o ritardare i lavori perché, come hanno sottolineato gli esponenti No-Tav a Povo: «Nonostante l'approvazione da parte del Consiglio Superiore Lavori Pubblici, non sono state prese nella dovuta considerazione le molte criticità fatte emergere in materia di sicurezza ambientale dagli organi preposti in primo luogo dall'Appa (Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente)». Una prima decisione sull'eventuale sospensione è attesa a giorni.



A sinistra, la Marzola, sotto cui passerà il tunnel ferroviario. Qui sopra, una manifestazione contro il bypass