

INFRASTRUTTURE

L'autostrada di Valtrompia e il ruolo del M5S

■ Eccoci ancora una volta a parlare dell'Autostrada della Valtrompia, ormai un vero e proprio «tormentone» che prosegue da tanto (troppo) tempo, e ormai sta assumendo i contorni della tragicommedia. Purtroppo però non c'è nulla da ridere: nel frattempo ad essere colpita è l'economia della nostra Provincia.

Ecco perché sabato 21 aprile la F.A.I. di Brescia e le altre 11 Associazioni di categoria del territorio hanno incontrato, presso la sede di via Cefalonia dell'Associazione Industriale Bresciana, i neo eletti parlamentari bresciani per evidenziare come l'Autostrada della Valtrompia sia ormai una priorità assoluta. All'incontro era presente anche Claudio Cominardi di M5S.

Al termine dell'incontro sembrava opinione condivisa che solo una forte volontà comune della rappresentanza politica, istituzionale e associativa di Brescia potesse sbloccare finalmente la vicenda. Dico «sembrava», perché sono profondamente stupito da quanto letto nei giorni scorsi sui quotidiani locali, con le parole del Consigliere Regionale di M5S Dino Alberti, che giudica l'autostrada «Un'opera inutile, soldi sprecati. Ci opporremo alla sua realizzazione fino alla morte».

Avrei preferito sentire queste parole dall'On. Cominardi - in quanto rappresentante del M5S - nel corso dell'incontro in Aib. Invece, come spiega Alberti: «in occasione dell'incontro in Aib, l'Onorevole Claudio Cominardi, occupandosi prioritariamente di altri temi, ha evitato di entrare in polemica, ma questo non significa che il M5S sia d'accordo. Anzi, ci chiediamo come possano tutte le altre forze politiche essere allineate con gli industriali, che praticano un accanimento terapeutico su un'opera assolutamente insensata».

Personalmente non mi sembra corretto che il rappresentante di un partito resti in silenzio in un'occasione di incontro e di condivisione di un documento unitario sottoscritto da ben dodici Associazioni di categoria (oltre agli industriali, Alberti si dimentica di citare tra i firmatari

anche le rappresentanze dell'auto-transporto, dell'agricoltura, degli artigiani...), per poi contestare quando non c'è la possibilità di un contraddittorio immediato.

Le dodici Associazioni di categoria hanno ideato questi incontri con il mondo politico proprio per dialogare e per ascoltare idee e pareri, ovviamente sempre con il massimo rispetto, per il bene collettivo. Perché l'Onorevole Cominardi non si è esposto in prima persona? Gli è forse stata «imposta» una linea di partito da seguire, obbligandolo al silenzio? Si tratta ovviamente di supposizioni, che mi piacerebbe però fossero chiarite in nome della trasparenza.

Alle parole di Dino Alberti si sono aggiunte quelle di Dario Balotta di Legambiente, che spiega come non ci sia bisogno di questa infrastruttura perché «le aziende valtriumpline hanno già delocalizzato, quindi a chi può servire?». Certo: poco importa se un ritardo di 40 anni ha permesso la delocalizzazione delle imprese che dalla Valle sono scese, con il risultato di creare migliaia di pendolari che anziché lavorare vicino a casa sono ora costretti a ore di viaggio per seguire le aziende, aumentando il numero di veicoli presenti quotidianamente sulla strada!

Invece di recuperare il tempo perso, attivandosi per risollevarne l'economia della Valtrompia, aiutando nel contempo tutti i pendolari - sia autotrasportatori che automobilisti - che ogni giorno si spostano per raggiungere il luogo di lavoro, e magari contribuendo a riportare qualche azienda sul territorio, lasciamo pure le cose come stanno, tanto ormai...

Vorrei ricordare al dott. Balotta quanto avvenuto in Valcamonica, dove l'immobilismo ed i ripensamenti hanno paralizzato un territorio ricco e pieno di industrie e potenzialità quale era nel passato.

Lo stesso si sta ripetendo oggi nella Val Trompia: l'unica delle tre valli bresciane priva di una tangenziale. Nel frattempo le continue azioni di contrasto hanno già fatto perdere mezzo miliardo di investimenti sul territorio e l'idea di prolungare il metrobus leggero cittadino fino a Gardone è assolutamente impraticabile: come ha dichiarato il Consigliere alla Pianificazione dei servizi di Trasporto, Diego Peli, i 200 milioni servirebbero solo per fare il primo pezzo fino a Concesio e renderebbero insostenibile l'idea.

«Bisogna partire dagli investimenti soprattutto in asset strategici come le infrastrutture». Direttore, sa chi l'ha detto? Il Leader dei 5 Stelle Luigi Di Maio al Presidente di Confindustria Carluccio Sangalli, solo qualche mese fa.

A questo punto sarebbe utile conoscere l'elenco completo delle opere infrastrutturali considerate «inutili» per i pentastellati, in maniera da avere chiaro quali strade si possono costruire e quali no! //

Sergio Piardi

Presidente Federazione autotrasportatori italiani
Fai di Brescia

AMMINISTRATIVE / 1

Il travaso elettorale dai quartieri a Palazzo Loggia

■ Noto un fenomeno che forse a chi ha dato vita ai Consigli di Quartiere era chiaro fin dall'origine, oppure no. A farmelo notare, per la verità, è stata la lettera al direttore a firma del sig. Franco Verdone, pubblicata il 29 aprile dal quotidiano da Lei diretto. Le manifestazioni di voto per l'elezione del Sindaco e del Consiglio Comunale di Brescia potrebbero caratterizzarsi per una maggiore territorialità rispetto al passato. Costatato che già molti quartieri vedono candidarsi uno o più membri del rispettivo Consiglio di Quartiere (e l'elenco dei candidati non è ancora integralmente noto), potrà avvenire che gli abitanti dei quartieri, al fine di ottenere una migliore attenzione alla propria zona, privilegino il candidato residente nel quartiere a scapito di candidati più noti a livello cittadino e di maggiore esperienza. In tal modo, il saldo finale dei voti conseguiti dalle varie liste sarà, forse, maggiore, con una più equilibrata distribuzione dei voti al loro interno a vantaggio degli outsider provenienti dai Consigli di Quartiere, e a svantaggio dei politici di «professione». Dunque: vinca il migliore, e un «in bocca al lupo» a tutti! //

Emanuele Formosa
Brescia