

GIOVEDÌ 24 MAGGIO 2018

TERRITORIO&FUTURO. I problemi congeniti di viabilità e logistica hanno penalizzato marginalmente il comprensorio

La Valtrompia ora corre anche senza l'Autostrada

Dalla Beretta alle Acciaierie Venete passando per Almag l'industria ha ricominciato a investire I sindaci: «Per questo adesso il raccordo è vitale»

Cinzia Reboni Qualcuno con un pizzico di enfasi l'ha ribattezzata la rivoluzione industriale della Valtrompia. L'epoca della lenta, ma inesorabile emigrazione delle aziende legata a una viabilità e una logistica ostiche, ha lasciato il passo a una stagione di grandi investimenti. Il comprensorio insomma è ripartito di slancio anche senza autostrada, la cui mancanza sembra in realtà aver marginalmente penalizzato la valle. Ma proprio alla luce della ripresa - incalzano gli amministratori - il raccordo Concesio-Sarezzo va realizzato. Ma qual è la situazione reale di una valle che, secondo lo studio commissionato da Aib nel 2016, «conta oltre 8 mila unità locali, per un totale di 32.700 addetti, corrispondenti a più del 7% del totale sia delle imprese che degli addetti della provincia di Brescia» e che «nonostante la crisi e le difficoltà logistiche, dal 2001 ha rafforzato costantemente il proprio peso nell'economia della valle, soprattutto nel settore manifatturiero»? «LA DELOCALIZZAZIONE in Valtrompia non esiste. O, meglio, è un "cinema" messo in piedi non certo dagli imprenditori o dagli amministratori del territorio, ma da chi insiste a dire che l'autostrada è un'opera assolutamente inutile». Il sindaco di Gardone, Pierangelo Lancelotti, non usa giri di parole: «Le aziende non se ne vogliono andare, anzi, vorrebbero avere la possibilità di ampliare la produzione. Mentre altre zone della provincia soffrono ancora, la valle ha sempre "tirato" e sempre lo farà. Lo dimostra l'annunciato investimento di 30 milioni di euro in tre anni della Beretta. Il lavoro non manca: basta dare un'occhiata alle scuole professionali, dove vengono già "opzionati" gli studenti del quarto anno. C'è estrema necessità di personale qualificato, ed anche alcune aziende estere vengono ad "assorbire" il nostro know how». Con l'autostrada, «la Valtrompia cambierebbe velocità - sostiene Lancelotti -. E invece continuiamo ad essere una valle di serie B: Valcamonica e Valsabbia hanno le loro tangenziali, noi dobbiamo soffrire per una viabilità carente. È vero, non abbiamo l'appeal dei laghi, ma qui c'è il lavoro. E l'autostrada ci serve per fare un passo in più». La crescita produttiva della valle è confermata dal sindaco di Sarezzo, Diego Toscani: «Nei 1.500 metri a nord e a sud dall'uscita della bretella Lumezzane-Sarezzo, al confine della variante chiesta dai sindaci, negli ultimi tre anni aziende come Acciaierie Venete, Pel Pintossi Emilio e Almag hanno investito 30 milioni di euro per siti produttivi. La scelta è di rimanere in valle e di investire, ed il traffico estremamente sostenuto, che sta tornando ai livelli pre-crisi, è la dimostrazione che le aziende ci credono. La delocalizzazione che ha segnato il territorio può essere originata da molteplici valutazioni». Quanto all'ipotesi di «ridurre» il tunnel per contenere i costi di realizzazione dell'opera e arrivare all'apertura dei cantieri (la firma del contratto tra Anas e Gruppo Salini è ormai dietro l'angolo), Toscani è pragmatico: «Potrebbe essere una soluzione ragionevole, che riduce comunque i tempi di messa in opera. E poi è sempre meglio di niente...». LUMEZZANE vive il fenomeno della delocalizzazione fin dagli anni '50 «perché il nostro territorio non sempre è stato in grado di offrire gli spazi necessari - sottolinea il sindaco Matteo Zani -, ma tutte queste partenze sono sempre state sostituite da ampliamenti di realtà esistenti artigianali, da piccole industrie o da nuove attività. Il mercato immobiliare parla chiaro: nell'ultimo periodo c'è stata una forte richiesta per i capannoni industriali. Noi stessi stiamo mettendo a punto una variante del Pgt per permettere l'ampliamento di alcune aziende. L'occupazione tiene, siamo tornati ai numeri degli anni pre-declino». L'AUTOSTRADA? «Un'opera necessaria: le imprese vogliono investire, ma hanno bisogno di certezze. In merito alla riduzione delle corsie in galleria è ovvio che, spettasse a me decidere, cercherei la soluzione migliore, ma come si dice "pötost che niènt, l'è mèi pötost": c'è un estremo bisogno di portare a termine questo importante progetto». Anche a Concesio «le aziende vogliono

investire, ma a volte mancano le aree per poterle accogliere», spiega il sindaco Stefano Retali. «In questi ultimi anni si è verificato esattamente l'opposto alla delocalizzazione: siamo letteralmente "assedati" da richieste di imprese che vogliono ampliarsi ed hanno l'esigenza di assumere personale, che invece è carente, soprattutto nel settore meccanico qualificato. Ci sono enormi domande che vengono anche dal settore armiero. Le industrie cambiano, il mondo cambia: molte attività si sono riconvertite, automatizzate - continua il sindaco di Concesio -. Le imprese sono preoccupate perchè pensano di dover pianificare l'importazione di forza lavoro. C'è un notevole dinamismo: chi dice che l'industria in valle è morta evidentemente vive in un'altra dimensione. Basta vedere il traffico che negli ultimi due anni è aumentato, soprattutto quello dei mezzi pesanti». L'autostrada della Valtrompia «è quello che chiedono tutte le aziende del territorio, perchè accessibilità e comunicazioni significano sviluppo». TRA TUTTI I PAESI della Valtrompia quello più «penalizzato» dal traffico sembra essere Villa Carcina. «Ci troviamo alla fine della valle, in un imbuto - spiega il sindaco Gianmaria Giraudini -. Qui transita tutto ciò che si muove in valle a livello scolastico, turistico, ludico e industriale. E questo la dice lunga anche sulle condizioni delle nostre strade, sottoposte ad usura e a riparazioni a carico nostro». In questi ultimi anni anche a Villa Carcina si è assistito ad un considerevole consolidamento dell'assetto «artigianale allargato - sostiene Giraudini -. La crisi dei primi anni 2000 è superata: artigiani, industrie e commercianti chiedono un collegamento idoneo da e verso il paese. Le nostre aziende e i nostri artigiani non devono essere penalizzati: non ci deve essere la "scusa" che Villa Carcina non è facilmente raggiungibile per colpa del traffico e della strada. Oggi la viabilità ha un'importanza superiore rispetto al passato, per poter garantire di mantenere in loco industrie e artigiani. È fondamentale che si faccia finalmente qualcosa. E a chi dice che l'autostrada non serve, chiedo di fare un giro al mattino tra le 5.30 e le 7.30 tra Villa e Sarezzo, quando arrivano i Tir delle Acciaierie Venete. Poi vediamo se non è necessaria la bretella: è fondamentale per tutti, non solo per Villa Carcina. Io farò di tutto affinché l'autostrada venga realizzata, anche se non sono contrario al metro. Ma una cosa non elimina l'altra, altrimenti dove li mettiamo i Tir?». «Qui in Valle - conclude Giraudini -, e soprattutto a Lumezzane, ci sono tanti "nostalgici" che hanno mantenuto e ristrutturato le vecchie officine dei nonni, ora vuote: loro tornerebbero volentieri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA