

OGGI IN
CITTÀ

Maie Borrata 123
Si parla di «Italia
crocevia del secolo»
Oggi, alle 20.45, al Museo
Mille Miglia, incontro con
Toni Capozzato, Graziano
Taranini e Mauro
Parolini.

Villaggio Sereno
Una serata dedicata
a Marie Curie
Stasera, alle 20.30, nella
biblioteca di traversa XII
58/a, conferenza di Lorenzo
Guarneri e Federico
Andreoletti.

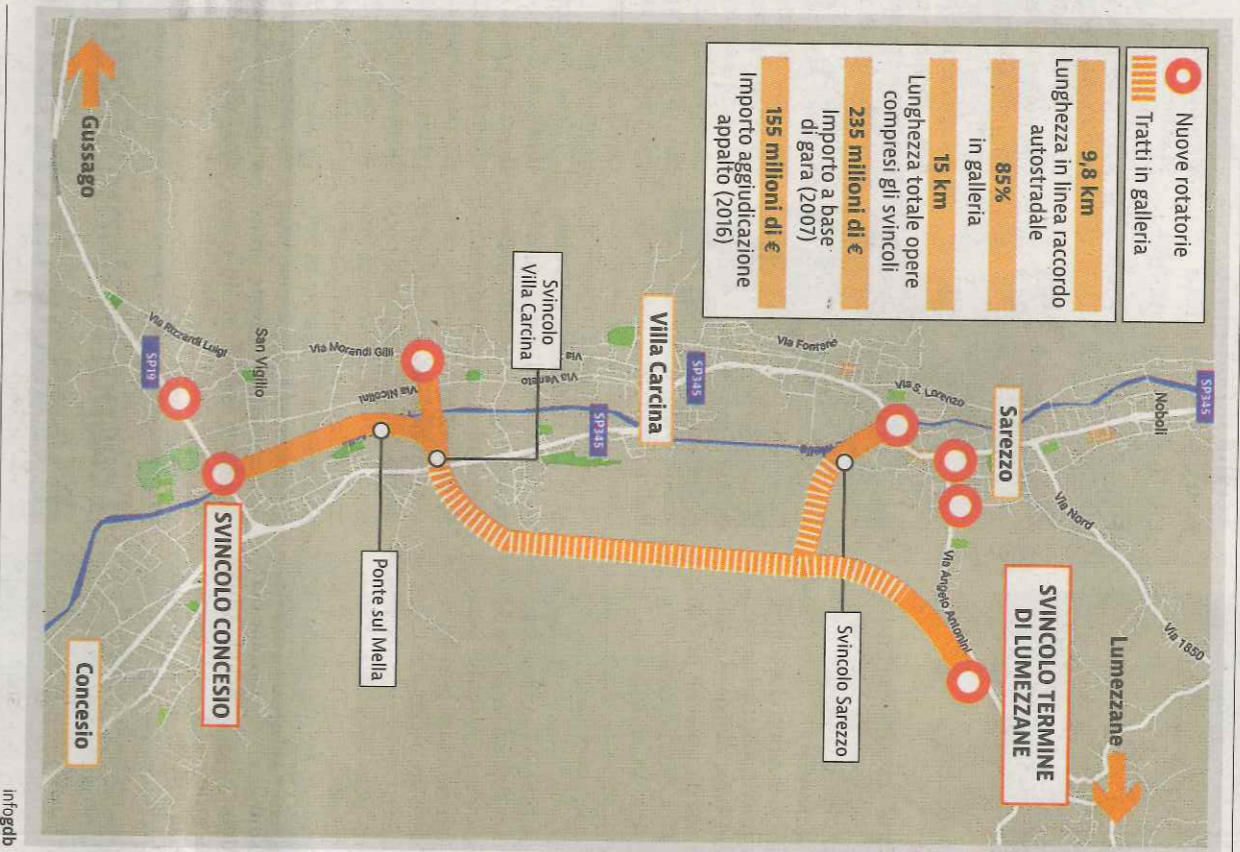


Quartieri
Si riunisce il Consiglio
di Lamarmora
Stasera, alle 20.45, nella
sede del Crsc del parco
Zizola, si riunisce il
Consiglio del quartiere
Lamarmora.



ho risolto il mio problema,
sono stato da...
BRICCHETTI
dal 1977 Apparecchi Acustici
BRESCIA - SAREZZO - Tel. 030 2429431
WWW.APPARECCHIBRICCHETTI.IT

IL TRACCIATO DEL RACCORDO AUTOSTRADALE DI VALTROMPIA



LA STRADA DEI SOSPIRI IN CERCA DI PATERNITÀ

Nunzia Vallini - n.vallini@gionaledibrescia.it

Ci mancava solo l'ultimatum derubricato in penultima tum: sulla cosiddetta «autostrada della Valtrompia» le abbiamo davvero viste, sentite e scritte tutte.

Meglio definita «strada dei sospiri» perché continua a far sospirare. Con il rischio di esalare l'ultimo respiro ancor prima di aver emesso il suo primo vagito. Come se le «grandi opere» (questa neppure tanto grande) non fossero più sinonimo di cantieri bensì di progetti, consulenze, ricorsi e risarcimenti.

Il vero affare, almeno per ora, si è fermato lì. Ben lontano dall'asfalto tirato di fresco. Laddove neppure le più accese critiche all'opera sono riuscite, hanno inciso invece iter burocratici e giudiziari espressioni di resistenze (viene da chiedersi, quanto strumentali?) capaci di rendere infiniti i tempi di gestazione e di dribblare persino intimidazioni giudiziarie e garanzie ministeriali.

In valle ancora echeggia la voce severa del ministro Graziano Delrio che davanti alla platea di industriali riuniti nell'assemblea annuale, disse a chiare lettere: «I cantieri saranno aperti il prossimo giugno». Che era poi quello passato. Non erano le sue parole al vento,

IL PUNTO

ma poggiavamo sulla gara d'appalto già eseguita, la progettazione esecutiva rivisitata, la copertura economica garantita (compresa la dichiarata solvenza dell'Anas nel caso di adeguamenti in itinere sanciti dai ricorsi in sede di giustizia amministrativa) nonché consultazioni territoriali elaborate, opposizione ambientalista compresa. E' ora di giocare a carte scoperte e chiedere: chi non vuole quest'opera alzi la mano. E si faccia vedere. Non ci rivolgiamo in questa sede agli amministratori locali che hanno chiesto revisioni e integrazioni del tracciato; non ci rivolgiamo neppure alle associazioni che criticano l'intervento per ragioni di impatto ambientale; hanno avuto modo e spazio per far conoscere le loro ragioni anche su queste colonne e non hanno incidenza alcuna sugli ultimi intoppi.

Tutti gli altri però si diano una mossa, cominciando dalla Regione, anello essenziale per sciogliere il contenzioso Anas-impresa aggiudicatrice. Fosse anche solo per prenotare a testa alta un posto alla futura cerimonia di apertura del cantiere. Che in clima preelettorale, si sa, fa gola davvero a tutti.

Aib in pressing: «Opera strategica per tutta la Valle»

I commenti

Pasini: «L'asse con la Provincia sta dando frutto. I lavori? Spero all'inizio del 2018»

■ «Sa come ha definito questa vicenda il ministro Graziano Delrio? La tempesta perfetta. Quest'opera è un concentrato di tutto quello che può accadere in un'opera pubblica, progetti, ricorsi, lungaggini, burocrazia». Il presidente di Aib Giuseppe Pasini sospira, ma poi riprende subito il suo «pacato ottimismo»: «È un'opera strategica per lo sviluppo della Valle, un raccordo autostradale al servizio di tutta la comunità, non solo dell'economia: toglierà il traffico pesante dal centro dei paesi e ne migliorerà la vivibilità».

Oggi sulla Sp345 viaggiano 40mila veicoli al giorno, a una media che oscilla tra i 35 e i 40 km/h. Il risultato? Traffico e tempi di percorrenza dilatati. Il raccordo autostradale (di fatto una semplice tangenziale in galleria, senza alcun pedaggio da pagare) farà risparmiare 4,5 milioni di ore in coda, tagliando le emissioni nocive con benefici per 2,5 milioni di euro. «Il territorio ha bisogno di una viabilità adeguata - spiega Pasini - La Val Trompia è un'area



Giuseppe Pasini.

Presidente di Aib
«Il territorio ha bisogno di una viabilità adeguata. La Val Trompia è un'area strategica per l'industria bresciana, con 2mila imprese manifatturiere che danno lavoro a 18mila addetti: non possiamo permetterci che sia penalizzata»



Pier Luigi Mottinelli.

Presidente della Provincia
«Il 14 dicembre ci sarà l'udienza al Consiglio di Stato, ma ci sono le condizioni perché l'azienda firmi subito il contratto, ricevendo le valutazioni del commissario. Sono in costante contatto con Delrio e Iamrani, entrambi sono impegnati a risolvere la questione».

Odissea tripla, il primo progetto presentato nel 1976

La storia

Quarantun anni fa il «tunnel» proposto dagli imprenditori di Lumezzane

■ Che sia la volta buona? La Valtrompia (o anche Valtromca) avrà finalmente il sollievo d'una strada invocata fin dal 1969?

La lunga attesa. Già il 23 marzo 1976, con solenne cerimonia nel municipio lumezzanese, era stato consegnato al sindaco d'allora, Fausto Bonomi, il progetto esecutivo della doppia galleria sotto il monte Poffe

-che in quattro chilometri portava fino a Brescia - frutto dell'impegno economico d'un gruppo di imprenditori che avevano pure ottenuto il finanziamento dalla BEI (Banca europea per gli investimenti).

Lo stesso sindaco, il giorno dopo, inviava una calorosa lettera al comitato promotore composto da: Antonio Becchetti, Giacinto Becchetti, Luigi Bertoli, Dante Bugati, Simone Gnali, Luigi Lucchini, Adamo Pasotti, Felice Prandelli, Graziadio Prandelli, Pierino Salleri e Savino Mariani di Roma. Tutti deceduti salvo Antonio Becchetti oggi 92enne.

«Tempi brevi». La lettera, fra l'altro, affermava che era «veramente il momento di giungere

in tempi brevi alla risoluzione del problema viario» di Lumezzane e della Valtrompia e assicurava di sottoporre «elaborato tecnico all'attenzione di tutte le forze politico-sociali... perché vengano maturate le decisioni definitive quanto prima». Sono trascorsi 41 anni!

L'ex sindaco Bonomi aveva poi sondato tecnici, parlamentari, personalità varie ma purtroppo senza esito. Così, fra scetticismo e nessuna lungimiranza, il progetto è rimasto in un cassetto.

Lumezzane-mare. Un secondo tentativo lo incamò l'allora ministro Gianni Prandini, con un progetto esecutivo (costato dieci miliardi di lire) per quella che, con schermo, era chiamata la «Lumezzane-Mare»: 27 chilometri, di cui ben 14 in galleria, dalla Valtrompia fino a Rezzato per congiungersi con le autostrade. Tutto all'aria per l'opposizione prima degli stessi trumpini, poi per le note vicende politiche dei primi Anni Novanta. Orasi riparte. Davvero? //

EGIDIO BONOMI