

Egregio direttore, dalle ultime dichiarazioni degli amministratori bresciani pare ormai certo che a

Egregio direttore, dalle ultime dichiarazioni degli amministratori bresciani pare ormai certo che a distanza di circa 60 anni dallo studio promosso da alcuni imprenditori di Lumezzane il tunnel sotto il monte Palosso sarà realizzato. Tanto tuonò che alla fine piovve. In questi 6 decenni sono stati redatti vari progetti, sottoscritti accordi di programma e protocolli d'intesa che val la pena ricordare. Il primo progetto di tunnel fu scartato perché avrebbe provocato un progressivo distacco della Vallegobbia dalla Valletrompia. Nel 1968 fu costituita la «Società per l'autostrada della Valle Trompia», soci fondatori il Comune di Brescia, la Provincia, la Camera di Commercio e i Comuni di Sarezzo, Lumezzane, Concesio e Villa Carcina, e si ipotizzava la conclusione delle opere entro il 1975; già allora nelle amministrazioni locali non c'era unanimità di posizioni soprattutto in merito al pedaggio. Grazie alla crisi petrolifera del 1973 il governo bloccò la costruzione di nuove autostrade e anche questa idea fu cancellata. Il dibattito non si interruppe e nell'85 la Comunità Montana approvò uno studio che prevedeva, oltre la nuova viabilità da Concesio a Collio, collegamenti intervallivi con la Valsabbia e la Valcamonica per un costo di circa 200 miliardi di lire, ma l'allora Piano Regionale prevedeva solo 50 miliardi d'investimento in 9 anni per l'ammodernamento della SS345. La Valle Trompia essendo una valle chiusa non rientrava nei piani decennali dell'Anas e pertanto nessuna nuova arteria sarebbe stata finanziata. Così nel 1987 la CmvT, sulla base di una convenzione con l'Anas che prevedeva la compartecipazione del 35% a carico del soggetto propositore (CmvT) incaricò lo studio Impacter dell'ingegner Da Rios per la realizzazione di una superstrada che da San Viglio in sponda sinistra del Mella con vari viadotti e galleria sotto il Monte Corno arrivasse a Lumezzane. Il 15 settembre 1990 la Regione Lombardia approva il progetto e nel novembre lo invia all'Anas e al Ministero dei Lavori Pubblici. Ancor

prima che il Ministero si pronunci all'inizio di dicembre l'allora ministro Giovanni Prandini in un incontro svolto a Gardone afferma di non sapere nulla del progetto e propone la realizzazione di una bretella autostradale «Brescia Est-Lumezzane» sostenendo che la società Serenissima abbia già pronti 700 milioni di finanziamenti. Ciò nonostante, invia una lettera ai Comuni subordinando l'autorizzazione al benestare del ministero dell'Ambiente. Due proposte in concorrenza tra loro provengono dai rappresentanti del medesimo partito: la Democrazia Cristiana. Nel marzo del 1992 il Sole24Ore pubblica un avviso di gara dell'Anas per lavori di costruzione della variante tra i Comuni di Concesio e Gardone Valtrompia, 1° lotto Concesio-Lumezzane: l'offerta non può superare i 53 miliardi di lire. In marzo il Presidente della Comunità Montana preannuncia la progettazione esecutiva di altri tratti dalla Stocchetta a Marcheno. Nello stesso tempo viene presentato il progetto della metropolitana leggera che comprende anche il tratto di 13 km dalla Rinascente a Gardone, inserito solo per permettere alla città di accedere ai finanziamenti. A ottobre del '92 il ministero dell'Ambiente dà il benestare alla realizzazione della superstrada, ma a ottobre del '93 la Regione evidenzia che la proposta di Prandini ha rallentato l'iter della superstrada e con il varo della finanziaria 1994 le speranze di vedere avviati i lavori risultava nulle. La bretella Brescia Est-Lumezzane scompare quando il ministro Prandini è pesantemente coinvolto in tangentopoli. A marzo '94 a Rodengo Saiano un altro protocollo d'intesa viene sottoscritto da Regione Provincia e Cm: prevede collegamenti viari tra Mandolossa - Rodengo - San Vigilio - Concesio-tangenziale est - Brescia Ovest e Sarezzo-Gardone Vt con una superstrada a 2 corsie per senso di marcia. Sempre a marzo il nuovo Ministro dei Lavori pubblici del governo Lega-Forza-Italia-An in visita a Brescia comunica che nessuna superstrada sarà realizzata per mancanza di fondi. Il 18 novembre pochi sindaci, consiglieri comunali, parlamentari e sindacalisti «marciano» su Brescia, vengono ricevuti dal Prefetto e comunicano che la via proposta dalla Regione (realizzazione a carico di Serenissima ed enti locali) non è percorribile perché a pedaggio e che rimane valido il progetto Da Rios di una superstrada con una corsia per senso di marcia. Nella seconda metà degli anni '80 la Cm firma un protocollo d'intesa per proseguire il raccordo autostradale da Lumezzane verso l'autostrada del Brennero e un collegamento Sarezzo-Gardone-Lavone e tunnel verso la Valle Camonica. Nel

dicembre 1998 il Protocollo d'intesa della grande viabilità relativa all'area metropolitana bresciana è sottoscritto da Regione, Provincia e Comune di Brescia, Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova e Autostrade Centropadane. L'opera riguarda il collegamento dell'autostrada A4 alla Valtrompia, per uno sviluppo complessivo di circa 37 km, articolato nei seguenti tratti: Ospitaletto-Concesio (12,6 km); Concesio-Lumezzane con lo svincolo di Sarezso (11,6 km + 2,2 km), di nuova realizzazione e a pedaggio, caratterizzato da gallerie e viadotti; Concesio-Stocchetta (4,9 km); Caserma Papa (2,6 km). Previsione di costo per la realizzazione ad aprile 2004 euro 739 milioni, al dicembre 2016 euro 923 milioni (Fonte Def 2014). Risorse disponibili euro 258 milioni. A far quadrare i conti si fa presto: si cancella il tratto Concesio-Caserma Papa-casello Brescia Ovest (che nessuno vuole), rimane il tronco Casello Ospitaletto-Lumezzane ma è troppo costoso: meglio fare solo il tratto Concesio-Sarezso compresa una galleria incompiuta verso Lumezzane. Di tutti i progetti e chilometri di strada sbandierati per anni rimane ben poco. È talmente importante quest'opera che a marzo 2016 il sottosegretario di Stato alle infrastrutture e ai trasporti deve ribadire che la realizzazione dell'«autostrada Ospitaletto-Lumezzane» è subordinata alla realizzazione della Valdastico Nord, la quale può essere solamente appaltata grazie alla rinnovata concessione, fino al 2026, alla società Brescia-Padova ora a capitale a maggioranza degli spagnoli di Abertis. Concessione che vale un milione di euro di guadagno giornaliero. Sembra perciò di capire che il tratto «Concesio-Sarezso» nel prossimo futuro non vedrà alcun tipo di collegamento né verso Lumezzane né verso Ospitaletto in quanto sottoprodotto di un percorso atto a favorire l'interesse privato della società Brescia-Padova (rinnovo concessione non gradito all'Ue in quanto nel resto d'E- uropa le concessioni vengono rilasciate solo a seguito di regolare gara d'appalto). E questa consapevolezza ha fatto breccia nei pensieri di quegli amministratori che fino a ieri non avevano mai espresso alcun dubbio sulla qualità del progetto e ora invece chiedono modifiche sapendo che dal tavolo della Brescia-Padova non cadranno altre briciole. Perciò si accettano soldi: pochi, maledetti e subito! Quello che stupisce è sentire amministratori locali, politici, industriali, manager esprimersi con una unica voce: questa opera è strategica, rilancerà l'economia della valle, porterà il turismo in Alta Valle Trompia ed è indispensabile per la sicurezza e la salute dei cittadini. Certamente per chi in questi anni ha rincorso

l'autostrada, e prima di lui i propri padri o fratelli politici, farsi scappare l'occasione non è immaginabile, essere quelli che dopo decenni riescono a portare un'opera pubblica in valle, seppur inutile e devastante, è un fiore all'occhiello per possibili sviluppi nelle proprie carriere politiche. Dando per scontato che le richieste dei sindaci siano accolte, la decina di chilometri fatti da una galleria da Concesio a Sarezzo con probabile proseguimento fino a Termine di Lumezzane con i necessari raccordi con la viabilità esistente, sarà in grado di risolvere i problemi dell'industria manifatturiera della Valle compresi quelli legati agli inquinamenti atmosferico e acustico così come asserito dai promotori? Ormai molti sono consapevoli che non è stata l'assenza di una struttura viaria a mettere in crisi l'industria manifatturiera, ma la mancata innovazione tecnologica nei processi produttivi e nello scarso valore aggiunto dei prodotti proposti e dalla crisi dell'ordine economico mondiale. Con o senza raccordo niente sarà come prima, l'industria manifatturiera se avrà idee e lungimiranza proseguirà la sua strada e se sarà necessario farà viaggiare le proprie merci sulla attuale la Sp345 sapendo che dalle 19-20 fino alle 6 del mattino è semi-deserta. È inoltre ingenuo credere che l'inquinamento diminuisca spalmandolo su più arterie stradali. I gas di scarico delle auto prodotti all'interno della galleria, concentrati dalla mancata possibilità di espandersi, finiranno per ammorbare la parte finale dell'abitato di Carcina, Costorio, Codolazza o Crocevia di Sarezzo. E neppure il tempo di percorrenza tra Sarezzo e Concesio diminuirà, anzi con tutti i raccordi che bisognerà percorrere prima di immettersi sulla viabilità esistente non credo che molti sceglieranno la nuova galleria. È il tempo delle responsabilità singole e collettive; bisogna coniugare l'alta capacità di trasporto a un basso impatto ambientale e a tutt'oggi la diminuzione del traffico veicolare, con la conseguente riduzione del danno alla salute pubblica, passa per l'aumento di una offerta di qualità del trasporto pubblico, compreso il prolungamento dell'attuale metropolitana a Gardone Valtrompia. E deve essere anche un obbligo consapevole quello che i singoli cittadini devono acquisire: ossia la buona pratica di abbandonare l'uso dell'automobile qualora si abbiano valide alternative. Gianni Galesi

VILLA CARCINA

VILLA CARCINA