

L'allarme della Regione: "Con l'accordo Sea-Sacbo, Montichiari rischia l'emarginazione"



"Il processo di aggregazione tra Sea e Sacbo rischia di aprire nuovi scenari, allontanando per sempre lo scalo di Montichiari dal sistema aeroportuale lombardo, spostando altrove flussi di traffico merci che

altrimenti potevano essere dislocati su Brescia e avrebbero determinato l'affermazione della nostra struttura come aeroporto cargo strategico per il Nord dell'Italia" denuncia il vicecapogruppo leghista in Regione Lombardia, Fabio Rolfi. "Eventuali accordi gestionali con Venezia non devono allontanare lo scalo bresciano dal suo insediamento regionale, che ovviamente è quello lombardo. Per questa ragione ritengo che la Regione debba fare tutto il possibile per reintegrare nel sistema aeroportuale della Lombardia Montichiari, in particolare – conclude Rolfi – valorizzando la sua preziosa funzione cargo".

Sorte: «La Regione potrebbe acquisire una quota del nuovo

gruppo»



«L'ipotesi di aggregazione tra Sea e Sacbo, benché tutta da valutare nei risvolti industriali e di governance, rappresenta un passo in avanti verso il sistema aeroportuale lombardo ed il suo ulteriore sviluppo». Lo ha detto **Alessandro Sorte assessore alla Mobilità e Infrastrutture della Regione Lombardia**, commentando l'ipotesi

di fusione allo studio tra Sea e Sacbo.

«L'eccellenza dell'aeroporto bergamasco ed il suo ruolo consolidato nel mercato low cost, la grande potenzialità di Malpensa verso i mercati intercontinentali e dell'oriente, rappresentano – ha evidenziato Sorte – una prospettiva straordinaria. Regione Lombardia sta lavorando per completare le connessioni ferroviarie degli scali aeroportuali, un passaggio importante per dare al sistema il ruolo che merita in Europa. Resta aperta la possibilità, tutta da valutare, che la Regione Lombardia – ha concluso l'assessore – possa esercitare un ruolo propulsivo nella governance del sistema, acquisendo una quota del gruppo».

Infrastrutture, se Bergamo sceglie di non scegliere



E
,
s
e
m
p
r
e
u
n
a
q
u

estione di priorità. Lo è ancora di più quando ci trova di fronte a risorse scarse. Dovrebbe essere il fine ultimo della politica quello di incasellare le istanze verso il pubblico interesse e il bene comune. Invece ci si perde in mille rivoli non sempre condivisi.

A livello nazionale, le priorità sembrano essere rivolte a temi politici importanti, ma scollegati dalla quotidianità. Italicum, patto del Nazareno, modifica del titolo V della Costituzione non sono sicuramente in testa alle richieste della maggioranza degli italiani, che, più che riforme o annunci di riforme, vorrebbe fatti concreti. L'esito non brillante della coalizione di governo alle recenti amministrative potrebbe essere collegato anche a questa divergenza di priorità.

Scendendo a livello locale, si ha un ulteriore esempio di strani comportamenti della politica. Quando si presenta un elenco di priorità il buon senso richiede che questo abbia un ordine a scalare.

L'atteggiamento pragmatico punta a realizzare i progetti e non lasciarli incompiuti. Con i soldi disponibili si inizia a realizzare quello che è in cima alla lista. Accantonata la prima somma, se ci sono altre disponibilità si destina quanto

avanza alla seconda in graduatoria. E poi si passa alla terza e alla quarta, così via fino ad arrivare in fondo alla lista. Ma questo richiede una scelta. E una scelta vuol dire accontentare qualcuno e scontentare qualcun altro. Un'eresia per i politici che non vogliono perdere consenso. Allora si fa un calderone unico. Altro che gattopardo: volere fare tutto è il miglior modo per non fare niente, dato che un'opera non finita – un esempio, a caso, la variante di Zogno – è inutile, è come non averla.

La politica, specialmente quella di piccolo cabotaggio, resta legata al mito delle opere di regime e alla posa della prima pietra a tutti i costi. Ognuno vuole aprire il suo cantiere, considerato una miniera di voti, anche se non si sa se quanto questo sia ancora vero. Ecco allora il teatrino che si è creato per la corsa all'aggiornamento del Documento di economia e finanza che sarà presentato dal ministero dopo le ferie, per ottenere finanziamenti su opere immediatamente cantierabili. Un'opportunità rara, vista la carenza di risorse a livello territoriale, che però viene trasformata nel solito irrealizzabile libro dei sogni. Un'inedita alleanza tra Regione (l'assessore Alessandro Sorte, di Forza Italia) e Provincia (il presidente Matteo Rossi del Pd) ha individuato come priorità per la Bergamasca il completamento della variante di Zogno. E questo appare ragionevole e condiviso in maniera pressoché unanime perché, senza entrare nel merito di come sono lievitati i costi, in questo modo si rende finalmente utilizzabile un investimento altrimenti perso. Ma poi vanno oltre e iniziano a spendere i soldi degli altri (in questo caso il ministero e Rfi) per quella che ritengono la successiva priorità, l'investimento di 3 milioni per una fermata ferroviaria all'ora, dalle 9 alle 17, all'ospedale.

Una certa area di pensiero per la quale la vita si limita a girare intorno alla malattia e ai funerali è entusiasta. Ma fortunatamente non è maggioritaria. L'idea in sé, anche se si può discutere sulla sostenibilità economica, non è da

scartare. Potendo, andrebbe sicuramente fatta, anche potenziata, come tante altre cose, come una galleria con parcheggi sotto Città Alta. Ma i soldi sono pochi e quindi bisognerebbe decidere quali sono le priorità. Il sindaco Giorgio Gori ha ricordato che prioritario sarebbe il collegamento ferroviario con l'aeroporto. Altri suggeriscono il raddoppio della linea Ponte San Pietro-Montello. Alberto Bombassei spinge per infrastrutture adeguate alle esigenze di una provincia industriale. Ma ci sono anche le varianti di Cisano, di Trescore e di Comun Nuovo, e la linea due del tram Bergamo-Ponteranica (fa niente se la prima non riesce ad avere conti in equilibrio senza il supporto dei contributi pubblici).

Senza dimenticare poi l'interconnessione Pedemontana-Brebemi e l'interporto, priorità degli anni passati ancora nel limbo. E meno male che qualcuno non ha riesumato l'autostrada della Valle Seriana per il collegamento Milano-Monaco, in fondo anche questa utile e potendo necessaria, ma non indispensabile.

Questa però è una lista della spesa, non un elenco di priorità. Qual è la differenza, in particolare quando ci sono poche risorse? Quello di non avere il coraggio di decidere. Che vuol dire anche scontentare qualcuno. Una maggioranza che cerca di non tagliare fuori la minoranza è democrazia, ma è anche un diritto (e un dovere) che si assuma la responsabilità del ruolo, senza tavoli per cercare apparentemente di coinvolgere tutti, ma alla fine un alibi per non combinare nulla. In effetti i migliori alleati di politici senza soldi e senza il coraggio delle decisioni sono i comitati anti opere. "Noi avremmo fatto, ma loro ce l'hanno impedito": uno slogan pronto per le prossime elezioni.

Gori a Sorte: “Quanti i treni assegnati a Bergamo?”



“Quanti di questi verranno assegnati a Bergamo?” Questa la domanda che il Sindaco di Bergamo Giorgio Gori rivolge all’Assessore Regionale Alessandro Sorte, dopo l’annuncio di stamane di 100 nuovi convogli in arrivo nel prossimo triennio nell’ambito del trasporto ferroviario regionale.

“E’ certamente un fatto positivo – prosegue Gori – che l’assessore Sorte torni a indicare il Trasporto pubblico regionale come una priorità. L’assessore parla di cento nuovi treni a disposizione dei pendolari entro tre anni. E’ un impegno importante. Ma dove andranno questi treni? Da anni i pendolari bergamaschi segnalano l’assoluta inadeguatezza del materiale rotabile attivo sulle tratte bergamasche: Bergamo-Milano via Treviglio, Bergamo-Milano via Carnate e Bergamo Brescia. Convogli vecchi, in cattive condizioni, senz’aria condizionata. Un solo treno nuovo, un Vivalto, è stato assegnato alle nostre linee sui 40 finora messi in esercizio, e questo nonostante il nodo ferroviario di Bergamo sia tra i più importanti della Lombardia.”

“E’ dunque il momento di chiedere impegni precisi alla Regione – conclude il sindaco di Bergamo -. L’assegnazione dei nuovi treni alle diverse direttrici non è certo il frutto di una decisione estemporanea, ma di una programmazione di lungo periodo. La Regione dovrebbe dunque già essere in grado di indicare le tratte che accoglieranno i cento nuovi treni in

arrivo. Quanti di questi verranno assegnati a Bergamo?”

Brebemi, aperta la bretella tra Camisano e Romano di Lombardia



Inaugurata oggi, alla presenza del presidente della Lombardia Roberto Maroni, dell'assessore alle Infrastrutture e Mobilità Alessandro Sorte, del presidente dell'A35 Brebemi Francesco Bettoni e dell'Ad Claudio Vezzosi, la bretella stradale

tra Camisano (Cremona) e Romano di Lombardia, che collega direttamente l'area del Cremasco con la nuova autostrada A35 Brebemi. In contemporanea è stata aperta la bretella tra Morengo e Bariano in provincia di Bergamo. I collegamenti stradali sono stati realizzati nell'ambito della modernizzazione della viabilità del territorio interessato dall'infrastruttura autostradale migliorando ulteriormente la connessione tra le aree del cremasco e del bergamasco con Brescia e Milano. Il costo totale per la realizzazione delle due bretelle stradali, inaugurate e aperte al traffico, è di 44 milioni di euro. L'opera di interconnessione tra Camisano-Ricengo e Romano di Lombardia ha il suo caposaldo iniziale nell'area della Statale 11 nel comune di Isso in prossimità del casello dell'Autostrada A35 Brebemi di Romano di Lombardia. La bretella si sviluppa verso sud per un tratto di circa 8.140 metri, fino a raggiungere la rotatoria posta sulla Statale 64, tra Pandino e Orzinuovi, presso il Comune di

Ricengo. La bretella che collega Bariano a Morengo ha invece il caposaldo iniziale in corrispondenza della rotatoria posta sull'intersezione con la Sp 29, al confine tra i comuni di Pagazzano e Morengo e si sviluppa verso sud interamente in provincia di Bergamo per un tratto di circa 2,2 km, fino a raggiungere la rotatoria posta sulla Sp 130 di accesso al casello autostradale della A35 di Bariano. Nell'ambito di entrambi i progetti sono state inoltre realizzate ulteriori opere compensative quali riqualificazioni di strade comunali esistenti, nuovi collegamenti stradali, rotatorie, sottopassi e piste ciclopedonali.