

UNA STRADA STRATEGICA DA SEMPRE VERA SPINA DORSALE DELLA VALLATA

di GIANFRANCO SQUERI

Il giornale "Libertà" nel novembre del 1961 scriveva che nell'agosto del 1922 era una avventura andare in Alta Val Nure. Lo sosteneva Aldo Ambrogio, direttore dell'Ente Provinciale Turismo. Occorrevano, scriveva, quattro ore di treno a vapore da Piacenza a Bettola, e poi in autobus fino a Cantoniera alla osteria "Tre venti" e poi con il biroccio di Nando fino a Ferriere tra sobbalzi e scossoni".

Questa situazione penalizzava l'Alta Val Nure nelle fondamenta della sua economia, nonostante che da parte di tutti la strada della Val Nure fosse considerata per la sua enorme importanza economica. Questa strada si presentava sempre di meno come strumento di collegamento, ma invece con più funzioni di ampio respiro.

Nonostante tutte queste peculiarità, viene dimenticata dalle istituzioni. Vorrei ricordare che ai primi del Novecento si guadagnava il Nure con i trampoli e le carrozze percorrevano il greto del Nure; all'alba scendevano dalla frazione di Mareto, Pradovera, Cagno San Savino, Cagno San Bassano, da Groppallo e da altre frazioni squadre di uomini che lavorando di pala e piccone erano i pionieri della strada Bettola-Farini. Questo hanno fatto i montanari, con la consapevolezza, che l'isolamento danneggiava la qualità della vita, frenando lo sviluppo socio-economico.

Il 30/04/1961, il Consiglio Comunale da me presieduto chiedeva al Consiglio Provinciale di voler assumere con urgenza l'impegno di provvedere alla sistemazione definitiva della strada Val Nure ritenendola inadatta al traffico automobilistico per cui si imponevano urgenti, radicali e definitive opere di rettificazione e sistemazione generale dell'intero tracciato.

Con il Decreto Prefettizio numero 11091 div. 4 in data 24/05/1961 veniva costituito il Consorzio Acquedotto della Val Nure, per i comuni di Farini d'Olmo, Bettola, Ponte dell'Olio, Vigolzone e Ferriere. Con la deliberazione del comitato dei Ministri per le opere straordinarie dell'Italia centrale e settentrionale, veniva autorizzata la spesa di trecento milioni per l'esecuzione di un primo lotto su un totale di seicento milioni. Farini con delibera consiliare numero 57 del 14/8/1960 aderiva al progettato consorzio; però subito molti dubbi inducono la giunta comunale con delibera numero 50 del 29/3/1960 con ricevuta prefettizia del 10/4/1962 numero 10404 rettificata dal consiglio comunale di Farini da me presieduta a: disdettare con atto numero 36 del 10/5/1962 ogni impegno di adesione al Consorzio e si chiedeva invece di utilizzare il finanziamento del grande acquedotto per la sistemazione della strada provinciale di fondo valle.

L'urgenza di affrontare la sistemazione della strada Val Nure coincide e facilita l'opposizione al progettato acquedotto Val Nure, che avrebbe sottratto acqua alle già scarse e insufficienti sorgenti dell'alta Val Nure che avrebbero già loro compromesso le necessità umane-agricole ed economiche della valle. Il Nure nella stagione estiva costituisce motivo di attrazione turistica che con la privazione delle sorgenti destinate ad alimentare il progetto acquedotto si sarebbe facilmente trovato in secca con grave danno per l'economia montana e soprattutto dell'ambiente. Sarebbe invece stata di fondamentale importanza la sistemazione organica e definitiva della strada di fon-



Ecco una storica immagine di Farini agli inizi del Novecento: la Chiesa e il Municipio (Archivio Storico Libertà)

La lunga storia della Strada Valnure

I ricordi: quando si guadagnava il Nure con i trampoli

do valle, vera spina dorsale della Val Nure, considerata di assoluta e urgente priorità.

Da tutti i sindaci della valle è auspicato un Comitato Provinciale permanente con il compito chiaro e impegnativo di usufruire di tutti gli strumenti istituzionali per avviare l'ammodernamento della strada. Mentre non si esauriva il dibattito, ecco che si abbatte sulla valle la notizia che la ferrovia Piacenza-Bettola venga smantellata. Tra i sindaci riuniti nella sala consigliare del comune di Farini si discute sull'orientamento da prendere per il mantenimento della ferrovia.

In prima battuta emerge che la ferrovia è un problema storico, economico, sociale, turistico, politico. La ferrovia Val Nure è considerata un valido ostacolo allo spopolamento definitivo della valle. Nel mio intervento pubblico al cinema di Ponte dell'Olio mi oppongo alla soppressione della ferrovia e propongo che invece venga prolungata fino a Farini e Ferriere.

Una valanga di fischi coprono il mio intervento, o meglio la mia proposta. Aggiungo che la crisi economica per l'alta Val Nure sarebbe stata inesorabile. Avremmo assistito alla fuga dei lavoratori pendolari verso i luoghi di lavoro e così molti genitori con figli di età scolare sarebbero scesi in città; purtroppo sono stato una "cassandra" perché tutto questo si è verificato. emergerà, andai dicendo, che sulla strada di fondo valle si sarebbe scaricato tutto il trasporto ferroviario. La viabilità adeguata è indice di civiltà. La Val Nure non essendo adeguata al suo eccessivo traffico metterà in evidenza tutte le sue difficoltà che saranno causa di rallentamento dello sviluppo produttivo e turistico. Come Sindaco di Farini mi reco presso l'associazione degli industriali di Torino ed offro terra e servizi a quelle azien-

de che volessero trasferirsi a Farini. Si presentano una Cartiera, un Maglificio ed altri operatori a cui faccio ponti d'oro. Dopo vari sopralluoghi la risposta è sempre quella: verremmo volentieri ma la strada di fondovalle è un grosso ostacolo. Nel piano regionale di programmazione (1971-1982) si scopra che la fondovalle, non trova inclusione adeguata - grande delusione. I vari ordini del giorno del Consiglio Comunale di Farini chiedono alla Provincia ed al governo di intervenire. Le ripetute visite del Ministro Andreatta servono a tener vivo il grande problema. Il Ministro Andreatta, con l'onorevole Cuminetti e l'onorevole Bianchini avanza l'ipotesi del passaggio della strada all'ANAS. Il ministro suggerisce che la Provincia faccia un mutuo con la Cassa Depositi e Prestiti per rendere la fondovalle adeguata al passaggio alla gestione ANAS. Il Senatore Spezia insiste nel richiamare alle proprie responsabilità le varie istituzioni. Il Ministro Andreatta in una visita nel Comune di Farini definisce la fondovalle "Una carraia tortuosa e stretta", minata da continue frane e dà un ennesimo suggerimento alla Provincia: intervenire sulla fondovalle mediante un finanziamento straordinario sui Fondi delle aree depresse del Centro Nord. La proposta di una nuova strada di

gi il lavoro amministrativo. Un ennesimo incontro tra me e il sindaco Caldini di Ferriere a Rovereto di Cadeo con il Ministro Andreatta, serve per mettere in risalto i limiti della provincia che stanziava 30 (trenta) milioni per il progetto Bettola-Farini che deve affrontare i sondaggi neo-fisici e le indagini geologiche che non produrranno nessun effetto pratico.

L'arrivo a Farini dei Ministri Andreatta e Nicolazzi si risolve solo con la speranza di un "miracolo" che non ci sarà. Storica la frase del Ministro Nicolazzi che dice "Questa strada andava fatta 25 anni fa" e al quale ho risposto che l'avremmo accettata anche adesso. Il Ministro del tesoro Andreatta non allarga i "cordoni della borsa" come speravamo e Nicolazzi non interviene. A Farini arriva in comune anche l'onorevole Ferrarini sottosegretario ai lavori pubblici che annuncia il passaggio all'ANAS della strada di fondo valle e si accendono così nuove grandi speranze. Nella sala consigliare di Farini il presidente della Provincia Migliavacca, l'assessore ai lavori pubblici Basini, i consiglieri commerciali Gioia e Maiocchi e la giunta comunale auspicano che l'ANAS vari un progetto di ammodernizzazione.

Una carraia tortuosa La battaglia per una nuova e moderna strada di fondovalle

In questa riunione emerge l'occasione per accusare la Provincia di privilegiare la statale Fondovalle auspicata dai sindaci trova una forte opposizione da parte del WWF. La fondovalle è diventata provinciale nel luglio 1981 col governo De Pretis. Oggi si parla di farla diventare statale, ma il grosso ostacolo è sempre quello economico. Il Ministro Nicolazzi parla di una colossale cifra "50 miliardi" per ammodernizzarla con il piano di fattibilità. Noi diciamo però No ai soliti rituali ripetuti in troppe occasioni del genere, mentre si auspica di affrontare senza indu-

L'avventura del 1922

Occorrevano quattro ore di treno, poi l'autobus e il biroccio fino a Ferriere

ca il Ministro mi ha mandati il suo fiduciario locale dottor Gallini per verificare i lavori più urgenti di cui aveva più bisogno l'Alta Val Nure. Faccio vedere la strozzatura del ponte di Ribà e i sali e scendi di Camia che però vengono bocciati perché troppo onerosi, mentre sono accettati dei micro interventi su due o tre ponticelli.

La Comunità Montana annuncia contemporaneamente lo stanziamento di 40 (quaranta) milioni per finanziare lo studio dello stato di redditività della strada di fondo valle Val Nure. Un ennesimo convegno a Farini vede riuniti il Presidente della Provincia Persiani, i consiglieri provinciali Bergonzi, Poggioli, Tansini e i sindaci Caldini di Ferriere-Valla di Podenzano-Giuffredì di Ponte dell'Olio ed il sottoscritto per confermare che la strada di fondo valle non è più adatta alle funzioni di strada extraurbana di scorrimento, gravata da un traffico giornaliero medio di 6-7-8 mila veicoli con punte di 13 mila veicoli, funestata e insanguinata da gravi sciagure.

Allo stato attuale solo una nuova arteria discostata dagli abitanti risolverebbe i drammatici problemi. Il costo dell'opera e l'impatto con il sistema ambientale fanno sì che il problema ritorni nel cassetto. Come era ovvio il problema torna nel silenzio per diversi anni, nonostante i ripetuti ordini del giorno del Consiglio Comunale di Farini. Nell'autunno del 2003, in qualità di presidente del Lyons Valnure nei cui scopi è indicato in modo fondamentale l'interessamento alla cultura e al servizio del bene comune.

Indico un incontro pubblico nel salone parrocchiale di Farini per informare sulle prospettive di viabilità della ex strada statale n. 654 della Valnure. Non esiste in valle una persona che non si sia confrontata spesso con tutte le difficoltà che trova su questa strada.

Insieme ad altri mi sento in colpa per avere "lavorato" per far passare la strada di Valnure all'ANAS.

E' mancata sia la manutenzione ordinaria che quella straordinaria. Dobbiamo quindi cercare di poter dare delle risposte all'unica domanda che da anni ci sentiamo ripetere: quando la strada di fondovalle sarà rimodernata?

Grazie alla disponibilità del Direttore Generale della Provincia Giuseppe Sidoli e del responsabile dei servizi territoriali infrastrutture e servizi l'ing. Stefano Bozzoli e dell'ing. Valeria Toscani della Provincia cerchiamo di capire le linee di azione immediate e quella di pianificazione in essere nell'ambito della amministrazione Provinciale alla quale la Regione ha trasferito la competenza non più svolta dall'ANAS.

Si parte dalla rotatoria posta ai piedi della strada di fondovalle che si collegherà con la tangenziale, ci sarà al ristrutturazione e ampliamento della sede stradale Gariga-Casoli; sono in corso di elaborazione lo studio preliminare d'intervento di variante nel

Il traffico giornaliero In media 7-8 mila auto, con punte di 13 mila e tanti incidenti stradali

tratto che interessa: Rio S. Giovanni- Rio Camia. Però non si tratta di progetti esecutivi, ma di indirizzi progettuali. Tutto però dipende da scelta e priorità della Provincia per un costo di 16 milioni (16.000.000) e 245 euro, mentre evidenziamo la sicura necessità delle opere previste, manifestiamo qualche perplessità circa la loro realizzazione in tempi brevi della variante di Camia, visti i tempi del passato. Infatti dopo sei anni stiamo ancora aspettando.

La gente seria e laboriosa della Val Nure è esasperata e delusa ed è disposta a usare l'unico strumento di cui dispone e cioè il Certificato Elettorale. La visita in comunità di Bobbio del Ministro Grandini mi trova in totale disaccordo. Con mia lettera inviata a tutti i sindaci della Val Nure, al Presidente della Comunità Montana Bertuzzi, ai Consiglieri Provinciali eletti nella Val Nure comunico e sostengo che è stato mortificante, umiliante e inutile un incontro che ha approfondito soltanto i problemi della Val Trebbia e solo sfiorato quelli della Val Nure. Dopo questa polemi-