

LA BRUGHIERA dei Cittadini

Trimestrale d'informazione
e approfondimento
Registrazione Trib. Brescia
n. 4/2006 del 17/01/2006

Zona di diffusione:
Calcinato, Carpenedolo,
Castenedolo, Ghedi
e Montichiari

UN NUOVO GIORNALE! PERCHÉ?

a cura della Redazione

Domanda lecita e scontata in un territorio in cui, oltre ai quotidiani bresciani, si distribuiscono una decina o più tra periodici commerciali, bollettini comunali, giornali parrocchiali e simili.

Altra domanda prevista è sul nome, "La brughiera dei Cittadini".

I soci fondatori di questo periodico, che avrà inizialmente una cadenza all'incirca trimestrale, ritengono che l'area che va da Carpenedolo a Castenedolo, da Calcinato a Ghedi, avente al centro quella che era la brughiera di Montichiari, abbia al proprio interno la voglia di proporre al libero pensiero degli abitanti tante cose che, direttamente o indirettamente toccano o toccheranno il pubblico ed il privato di ogni individuo e delle famiglie.

Condividere analisi, visuali, magari diverse da un certo conformismo e formalismo di molte delle citate pubblicazioni, è l'obiettivo prioritario de "La brughiera" così come importante è l'auspicio di riportare al centro delle comunità il Cittadino, con la "C" maiuscola, attraverso uno stimolo che abbia a far riemergere il diritto-dovere di partecipare alla vita pubblica delle nostre città. Sperimentare una nuova forma di attivismo civile, favorire la crescita di una nuova classe politica aperta ai giovani, tentare di fornire costantemente un'informazione corretta con l'ascolto attento e puntuale di ciò che accade e con la presunzione di prevedere gli scenari del possibile futuro della zona... insomma molte ambizioni dedicate ad un territorio che per volontà propria od altrui starà sempre più al centro di una provincia importante per



l'economia regionale e nazionale. Se la brughiera vedrà uno straordinario sviluppo nel prossimo decennio occorrerà che le capacità e le intuizioni del passato possano costituire un solido contributo alle nuove esperienze ed alle future amministrazioni. Ed anche alla cultura guardiamo, senza enfasi eccessiva ma con tutto il desiderio che anche nostro tramite si possa, per un domani più o meno lontano, conservare negli archivi del nostro tempo una testimonianza di una Comunità pluralista e multiculturale, capace anche di ritornare a sorridere, con tutta la voglia di esserci e con tutta l'umiltà che occorre mettere in un lavoro nuovo, gravoso ed impegnativo.

"Cittadini per l'Attenzione" ha sposato le nostre finalità, che già erano in gran parte negli scopi sociali statutari della Associazione montclarese attiva da sei anni e dotata di un qualificato sito di notizie su Montichiari. Si è fatta sostanzialmente formale strumento a supporto dell'iniziativa editoriale, del resto autonoma e libera nell'ambito della Associazione stessa. È stato quindi facile collegare

"La brughiera" ai "Cittadini" per fornire un'unica ma multiforme visione sulle tematiche che affronteremo da questo numero ... in avanti, perché partiamo per restare e per far diventare permanente l'ideale di essere in prima istanza, per la brughiera e quindi per i Comuni attorno ad essa, un riferimento certo e serio, uno strumento di crescita collettiva. □

In questo numero:

pag. 2/3

- TAV: il tracciato
- Intervista all'Assessore Provinciale ai Trasporti

pag. 4/5

- Quale sviluppo per l'aeroporto di Montichiari

pag. 6

- Gente di Brughiera all'estero

pag. 8

- Bonifiche e livellamenti

pag. 9

- "Andricamente"
- Il valore del Crocifisso

pag. 10

- Cultura

pag. 11

- Tempo di Carnevale

pag. 12/13

- Il giorno della Memoria

pag. 14

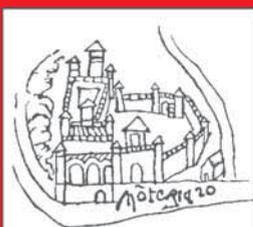
- Voci dai Comuni

pag. 15

- Dialetto e federalismo

pag. 16

- Intervista al Sindaco di Ghedi



CITTADINI PER L'ATTENZIONE
Associazione politico culturale
MONTICHIARI

**POTETE LEGGERE
"LA BRUGHIERA DEI CITTADINI"
ANCHE NEL SITO INTERNET:
www.cittadinimontichiari.it
DOVE SIETE INVITATI
A PARTECIPARE AL FORUM DI
DISCUSSIONE
SUGLI ARGOMENTI TRATTATI
NELLE PAGINE DEL GIORNALE**

Intervista esclusiva all'Assessore Provinciale ai Trasporti Valerio Prignachi

LA TAV, A CHE PUNTO SIAMO

Si stanno muovendo anche nella nostra provincia i Comitati anti Tav, la linea ferroviaria dell'Alta Velocità che nel tratto Milano-Verona attraverserà il nostro territorio. Sostituirà davvero tanto traffico su ruote?

di Mario Cherubini

Il nostro giornale ha voluto porre alcune domande all'assessore provinciale ai trasporti Valerio Prignachi, per cercare di capirne di più sul punto della situazione Tav. Si parla naturalmente soprattutto del tratto Montirone-Ghedì-Castenedolo-Montichiari-Calcinato-Lonato-Desenzano-Pozzolengo.

Qual'è stato finora il ruolo della Provincia?

"Raccordo e coordinamento delle istanze del Territorio bresciano con riguardo alla progettazione della linea TAV Alta Capacità Milano Verona e delle infrastrutture che insistono sul corridoio pluri-modale da essa individuato" spiega Prignachi "Durante i confronti che hanno permesso l'espressio-

ne del parere favorevole al progetto preliminare dell'opera, TAV ha rinviato al progetto definitivo la sistemazione delle numerose richieste di adeguamento del progetto, impegnandosi a verificare congiuntamente con il territorio le soluzioni trovate."

Sono state recepite le osservazioni dei comuni interessati al transito della Tav?

"Ancorché non ufficiale, si è potuto constatare che il progetto definitivo presentato ha recepito la maggioranza delle osservazioni avanzate sul progetto dai comuni e dalla Provincia di Brescia. In particolare: è stata confermata nel progetto la variante di Montichiari con relativa stazione, come richiesto dalla Provincia di Brescia e accolto dal CIPE; sono state

trovate le soluzioni tecniche, che sono ora in fase di valutazione da parte degli enti competenti, per ottimizzare la presenza della TAV e dell'aeroporto, come da prescrizione della Provincia di Brescia; sono stati superati i problemi relativi alle interferenze con le aree produttive di Lonato e con le aree agricole del Lugana presso Pozzolengo, con l'eliminazione del previsto posto di manutenzione e lievi rettifiche al tracciato. In questa area sono ancora in corso di valutazione le soluzioni progettuali per risolvere alcune interferenze minori legate alla realizzazione di cavalcaferrovia su strade secondarie."

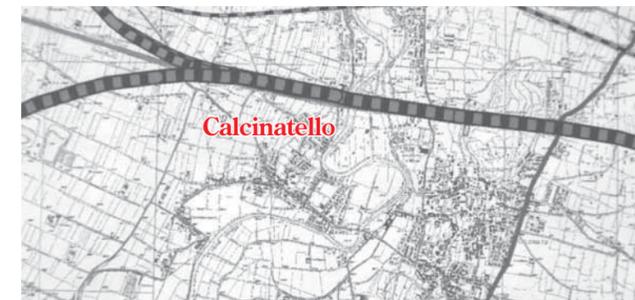
Serviranno cave di prestito per il cantiere?

"Non vi sono atti ufficiali che at-

testino la necessità di aprire cave di prestito per la realizzazione dell'opera" continua Prignachi "la Provincia di Brescia ha emesso una prescrizione contraria all'utilizzo di cave di prestito e ha, invece, condiviso l'indicazione regionale nel piano cave di recente approvazione per una previsione di circa 3 milioni di metri cubi destinati alla realizzazione dell'opera proprio per evitare il ricorso alle cave di prestito."

Sono definitivi la stazione e lo stadio del Brescia calcio?

"La Provincia di Brescia sta definendo, negli atti di programmazione e progettazione in corso, le caratteristiche funzionali e l'ottimale collocazione della stazione di Montichiari sulla base delle prevedibili esigenze dell'utenza



di trovarvi un adeguato centro di interscambio tra le modalità di trasporto pubblico (aereo, ferrovia, bus, metropolitana) e privato. Solo, quindi, in una fase successiva, e sulla base delle risultanze di questa pianificazione di dettaglio, potrà essere valutata l'opportunità di realizzare la stazione integrata con il global center e lo stadio coinvolgendo il capitale privato."

Quali saranno i costi ed i tempi di realizzazione?

"TAV e ITALFERR stanno ora completando l'istruttoria sul progetto definitivo allo scopo di ri-

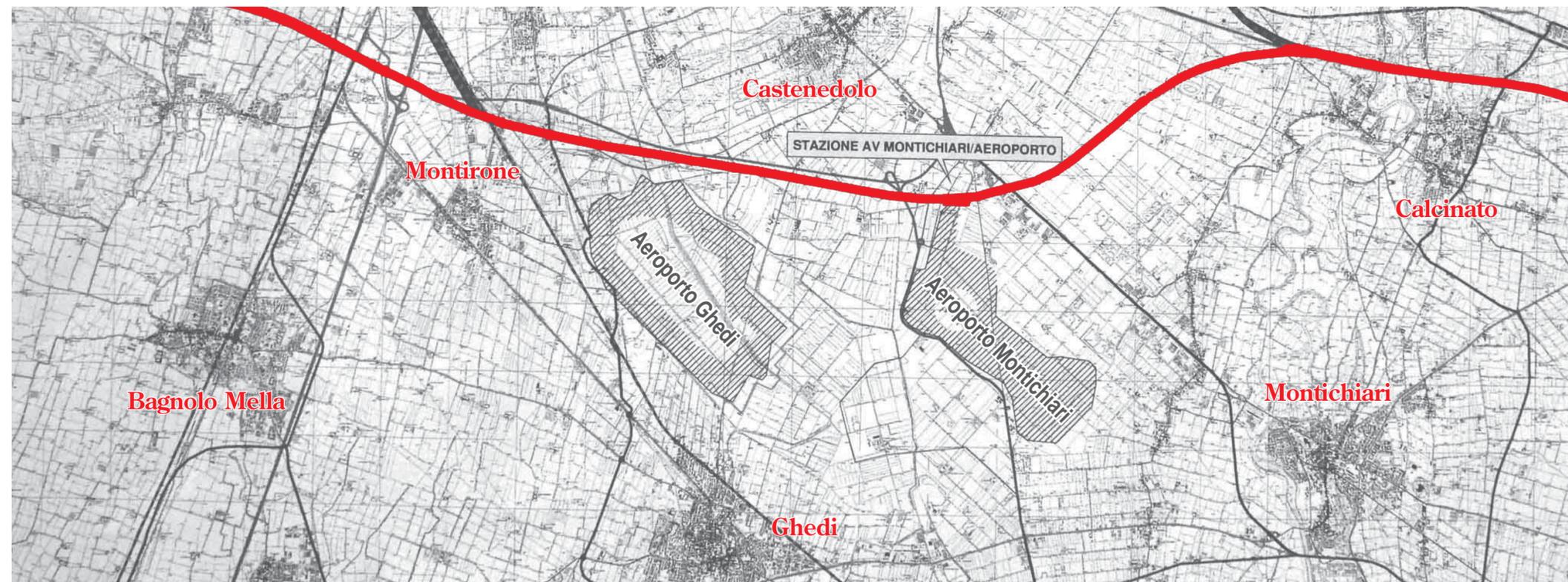
portare il progetto entro il limite di risorse disponibili fissato dalla delibera CIPE in 4,75 miliardi di euro. A conclusione dell'istruttoria il progetto definitivo sarà inviato al Ministero delle infrastrutture per l'avvio della valutazione governativa e la susseguente indizione della Conferenza dei servizi, la cui apertura è prevista nei prossimi mesi, a quanto è dato sapere. Seguirà quindi l'approvazione definitiva del CIPE e l'avvio dei cantieri. Dal momento dell'avvio lavori sono previsti 5/6 anni di lavori."

TAV: PRO O CONTRO?



La TAV, Treno ad Alta Velocità, fa tappa a Lonato e Desenzano. Nei giorni scorsi due iniziative, promosse da Rifondazione Comunista a Lonato, e dai Verdi a Desenzano, hanno polarizzato l'attenzione del pubblico sulle motivazioni pro e contro il transito della ferrovia dell'Alta Velocità (poi denominata Alta Capacità in riferimento alle merci) da Milano a Verona, quindi attraversando un vasto territorio bresciano. A Lonato l'incontro si è tenuto presso il Centro Sociale Aurora ed il tema è stato introdotto da Giovanni Contiero, consigliere comunale della Lista per Lonato, affiancato da Giuseppe Joannes, sindaco di Bussoleno in Val di Susa e da Osvaldo Squassina, consigliere regionale del Prc. Le ragioni portate avanti dai tre relatori, sintetizzate da un eloquente striscione posizionato davanti al loro tavolo con la scritta "NO TAV", erano senza dubbio improntate verso un segnale negativo a senso unico, un vero e proprio "de profundis" per la realizzazione della linea del futuro Corridoio 5 che da Lisbona attraverserebbe il nord Italia per raggiungere Kiev, la capitale dell'Ucraina. Ma l'intervento di un cittadino dall'accento francese, che ha dimostrato di conoscere a fondo alcune problematiche e necessità della stessa Tav e quindi favorevole alla stessa, ha messo in rilievo la non buona conoscenza del pubblico, al di là degli ordini di scuderia di questo o di quel partito, sui dettagli tecnici della questione. Il primo passo che quindi un eventuale Comitato "No Tav" dovrà fare in vista di una campagna simile a quella della Val di Susa sarà di acculturare il pubblico sui reali contenuti tecnici, vantaggi e svantaggi della Tav rispetto alle attuali vie di trasporto, su gomma ed usando le vecchie linee ferroviarie. Alla riunione di Desenzano, a Palazzo Todeschini, ha partecipato anche Erasmo Venosi, coordinatore del comitato scientifico della Conferenza permanente dei sindaci del Veneto. Queste due riunioni potrebbero dar presto vita ad un Comitato bresciano contrario alla Tav, che avrà comunque vita dura contro la "Legge Obiettivo" del Governo che si occupa delle grandi infrastrutture sulle quali nulla possono le istituzioni locali.

M.C.



Linea TAV

t r e

agenzia immobiliare

m a n

cerchi casa? da noi è impossibile non trovarla

Treman s.n.c. di Mancini Federico & Treccani Matteo
Via Trieste, 10 - 25018 MONTICHIARI (BS) - Tel./Fax 030 961519
www.tremancase.it tremansnc@tin.it

idrotermosanitaria
NUOVA IMPIANTI

RISCALDAMENTO - CONDIZIONAMENTO
ZOOTECNIA - ANTINCENDIO

Via Erculiani, 57 - MONTICHIARI (BS)
Tel. 030 961796
nuova-impianti@libero.it

IMPORTANTE INCONTRO A CASTENEDOLO

QUALE SVILUPPO PER L'AEROPORTO DI MONTICHIARI

di Mario Cherubini

È iniziato a Castenedolo, con il tema sull'Aeroporto bresciano, il ciclo di tre conferenze che si concluderanno il 10 marzo con "La Costituzione da salvare" dove interverrà il Senatore Oscar Luigi Scalfaro, Presidente emerito della Repubblica Italiana. Mercoledì 25 gennaio abbiamo assistito al dibattito (nella Sala Civica dei Disciplini) dal titolo: "CASTENEDOLO E LA BASSA BRESCIANA CON L'AEROPORTO DI BRESCIA-MONTICHIARI NEL SISTEMA AEROPORTUALE LOMBARDO".

Esiste un Sistema Aeroportuale lombardo? Domanda difficile per un semplice cittadino ma del tutto facile per un tavolo di addetti ai lavori come quello che martedì 25 gennaio ha animato la Sala Civica dei Disciplini a Castenedolo, davanti ad un folto pubblico interessato. Quattro esperti relatori, coordinati dal vicesindaco di Brescia **Luigi Morgano** ed introdotti dall'ex sindaco di Castenedolo, **Gianbattista Groli**, del circolo "La Margherita" di Castenedolo, fecondo organizzatore di questo primo incontro (cui ne seguono altri due) racchiuso da un programma con un titolo importante: "Una Politica per la Convivenza Civile". Difficile davvero credere ad un Sistema Aeroportuale Lombardo con tre scali molto spesso

scoordinati ed in concorrenza tra di loro (Linate, Malpensa ed Orio al Serio) pieni di problemi, di inquinamento acustico ed atmosferico, di viabilità e di flusso merci e passeggeri superaffollato. Rispetto a loro la coppia Verona-Villafranca e Brescia-Montichiari (conosciuti come Aeroporti del Garda) fa scintille e raccoglie ampi consensi. "Rispetto al Sistema Lombardo nei fatti crediamo di più alla cerniera che sta collegando Brescia con Verona" ha sottolineato **Valerio Prignachi**, assessore provinciale ai trasporti "Dobbiamo agire in maniera tale che i confini non siano più un vincolo. Ecco perché non esiste un vero e proprio Sistema Aeroportuale Lombardo. Anche il Corridoio 5 della Tav, che supera i confini regionali, è primario e migliorerà lo sviluppo del nostro aeroporto. Non mi preoccupa di essere il fratello di Verona, bensì di non essere il figliastro di Milano. Ma è chiaro che lo sviluppo deve essere sostenibile e coordinato con i residenti dell'area interessata, che vanno tutelati". E sulla questione della sostenibilità nessuno dei relatori si è tirato indietro. "Strutture come queste ad impatto ambientale zero non esistono" ha confermato con vigore **Guido Galperti**, il bresciano più esperto in fatto di aeroporti, dal momento che fin dal 1999 è consigliere nel Catullo e poi nel D'Annunzio, oltre che es-



sere consigliere regionale e capogruppo della Margherita al Pirellone. "Siamo realistici. Dobbiamo sconfiggere gigantismo e convegnistica. Basta parole di troppo. Occorre agire e non continuare a rimandare come stanno facendo Regione e Provincia. Il piano industriale degli Aeroporti del Garda è realistico e va incoraggiato." Ed è toccato ad **Ugo Gussalli Beretta**, presidente del D'Annunzio, ed a **Fulvio Cavalleri**, presidente del Catullo (che nell'aeroporto bresciano possiede l'85% delle quote), snocciolare questo piano industriale, all'indomani della presentazione di un Piano d'Area che trasformerà la Fascia d'Oro "nell'Eldorado bresciano" come parte della stampa ha voluto battezzare. "Vanno individuate quelle caratteristiche intrinseche che possono far sviluppare uno scalo che si trova al centro di una zona con altri aeroporti vicini, come Verona, Bergamo, Linate e Malpensa" ha detto **Beretta** "Sviluppando il Cargo non abbiamo abbandonato i passeggeri. Occorrono investimenti: per ampliare il piazzale, per altri uffici operativi, per migliorare l'Hangar del Cargo, per allungare la pista da 3000 a 3700 metri. Abbiamo davanti l'ipotesi Courier, ovvero il trasporto dei servizi postali. Ma tutto ciò non si inventa dall'oggi al domani. C'è bisogno di tempo. Per far crescere un aeroporto ci vogliono almeno 10 anni.

Noi abbiamo iniziato nel 2002, quindi nel 2012 sarà un grande aeroporto con un potenziale sformidabile che nessuno ha in Italia. L'aviazione è in pieno sviluppo in tutti i paesi del mondo e noi qui a Brescia dobbiamo credere in questo nostro scalo e continuare a lavorarci per migliorarlo". Ma intanto piovono le critiche, riguardo al ritiro di Ryanair dalla linea sulla capitale, riguardo alle proteste di Carpenedolo per quei voli a bassa quota sul suo spazio aereo, o di Castenedolo per quei giganti dell'aria che fanno scuola piloti ma che si abbassano oltre il consentito. L'analisi dell'avvocato **Cavalleri** non ha lasciato ombre "Certe responsabilità per problemi esistenti non sono nostre. Nel 1999 quando questo aeroporto nacque le condizioni erano per un rapido sviluppo. Poi arrivò l'11 settembre, arrivò la crisi del trasporto aereo, arrivò la sofferenza dei bilanci ed il fallimento di alcune compagnie aeree" ha puntato il dito **Cavalleri** "Alitalia trasporta gli stessi passeggeri di Ryanair ma ha dieci volte il numero dei dipendenti in più. Ryanair se ne va da Roma ma continua su Londra ed altre compagnie aeree stanno arrivando a Montichiari. In Italia dobbiamo modernizzare metodi e tecniche. Il controllo dei voli può essere migliorato, facendo risparmiare tempi e carburante agli aerei in fase di decollo ed atter-



Gianbattista Groli



Luigi Morgano



Ugo Gussalli Beretta



Fulvio Cavalleri



Valerio Prignachi



Guido Galperti

raggio. A Verona siamo riusciti a diventare il secondo scalo italiano, dopo Malpensa, per il numero dei voli charter, ma è stata dura. Non pensiamo di diventare Hub (che è il perno della ruota da cui dipartono i raggi), né noi né Montichiari, poiché ogni nazione del mondo ha un solo Hub. Solo l'Italia ne ha due (Malpensa e Fiumicino) con tanti problemi. Vogliamo aggiungere il terzo problema? Verona e Brescia hanno creato un polo lombardo-veneto, dove i soci non sono solo veronesi, ma anche trentini, vicentini, mantovani etc. Siamo abituati a parlare chiaramente tra di noi e prendiamo decisioni all'unanimità". Ma sarà uno scalo destinato ai passeggeri o alle merci? "Anche a noi veronesi interessa la complementarietà cargo-passeggeri, interessa il miglioramento strutturale della viabilità collegata all'aeroporto, che qui da voi vedrà la Tav, la Brebemi, altre strade e la stazione ferroviaria" ha assicurato **Cavalleri** "Ma che ce ne facciamo della seconda pista? Linate ha un movimento di 14 milioni di passeggeri con una sola pista. Dovremo usare nuovi aerei Bo-

ing 787 che trasporteranno fino a 270 passeggeri, con due motori, una struttura leggera che potrà far voli transoceanici. Montichiari si svilupperà in sintonia con il Catullo, cresceranno i voli ed i posti di lavoro, si abbasserà l'inquinamento acustico. Aeroporti del Garda diverrà uno degli snodi aerei più importanti del sud Europa." In quanto poi al transito della linea dell'Alta Capacità con relativa stazione, il vicesindaco di Brescia **Luigi Morgano** è stato sincero nel suo intervento. Rivolto a Prignachi ha detto che "sulla localizzazione della stazione Tav ancora non siamo d'accordo. La città non può essere tagliata fuori dalla linea Tav". Ma non si è detto contrario al suo transito "rispettando però l'ambiente" e nella convinzione che "alla fine una soluzione la troveremo". In definitiva tutti i relatori presenti hanno concordato che questo "Polo Telematico ed Intermodale" che sta nascendo a cavallo di quattro comuni (Castenedolo, Ghedi, Montichiari e Montirone) darà ricchezza e lavoro a tutti i bresciani. Ed è toccato a **Galperti** concludere con un ap-

pello: "Sento parlare in Regione di ulteriori studi da commissionare per l'aeroporto, ad una società americana. Addirittura!!! Dobbiamo decidere noi, i nostri comuni, i nostri politici. Dobbiamo prendere le nostre decisioni. Il prossimo 17 febbraio il gruppo dell'Ulivo in Regione chiederà di stringere i tempi, anche per l'ingresso degli enti nella spa dell'aeroporto. Entrino anche i comuni, con società che li colleghi, anche solo da controllori del patrimonio pubblico. Basta con le parole, passiamo ai fatti". In quella stessa mattinata, 25 gennaio, si concludevano nella sala convegni della Banca Lombarda a Brescia le riunioni per gli Stati Gene-

rali dell'Economia, dove sono scaturite alcune proposte (di cui parleremo nel prossimo numero della Brughiera) che dovranno tener conto dello sviluppo dell'aeroporto bresciano e pertanto dell'ingresso di nuovi soci (industrie, enti e banche) nella sua compagnia sociale. "Gli Stati Generali dell'Economia bresciana hanno concluso i loro lavori con 70 audizioni ed occorre dire che la presenza e lo sviluppo dell'aeroporto D'Annunzio non è mai stato messo in discussione." ha garantito **Luigi Morgano** "Diverrà sempre più una pietra miliare della nostra economia." □

CICLO DI CONFERENZE

AEROPORTO, INFORMAZIONE E COSTITUZIONE AL CENTRO DELL'ATTENZIONE

Il Circolo «Aldo Moro» della Margherita di Castenedolo ha organizzato tre incontri di natura politica amministrativa alla Sala dei Disciplini, dal titolo "Una Politica per la Convivenza civile". I primi due si sono tenuti, con grande partecipazione di pubblico, il 25 gennaio (come riportato a lato) e il 4 febbraio sul tema "Tra politica e informazione: l'Italia al voto" con l'on. Mino Martinazzoli e l'euro parlamentare Lilli Gruber. Il primo incontro si è svolto a pochi giorni dalla presentazione ai quattro sindaci interessati, tra cui il primo cittadino di Castenedolo, del Piano di Area su cui graviterà lo sviluppo dell'aeroporto Gabriele D'Annunzio ma anche la possibile trasformazione futura dell'aeroporto militare di Ghedi. Oltre a Ghedi e Castenedolo nel Piano di Area sono coinvolti anche Montirone e Montichiari. Nello stesso Piano, esteso per 50 kmq, è stato compreso il transito della linea dell'Alta Capacità, con la doppia stazione a Castenedolo - Montichiari, il collegamento con la Metrò leggera cittadina e l'innesto della bretella molle Sp19 (che unirà i due caselli autostradali della A21 e della A4). Infine il 10 marzo, alle 18, dibattito sul tema: «La Costituzione da salvare». Introdurrà Gianantonio Girelli (segretario provinciale D. L. Margherita) ed interverranno il sen. Oscar Luigi Scalfaro, già presidente della Repubblica, e l'on. Mino Martinazzoli. La moderazione è stata affidata all'on. Emilio Del Bono.

M.C.



"LA BRUGHIERA DEI CITTADINI"

Direttore responsabile: Mario Cherubini - 339 4693778 - E-mail: dichiara@numerica.it
Editore: Associazione Cittadini per l'Attenzione - Piazza Treccani degli Alfieri, 24 - 25018 Montichiari
E-mail: attenzione@cittadinimontichiari.it - Sito internet: www.cittadinimontichiari.it
Redazione: Stefania Mosconi, Basilio Rodella, Matteo Tagliani, Erica Vinay, Daniele Zamboni.
Hanno collaborato in questo numero: Gianmario Andrico, Maria Bacchi, Fabio Badilini, Fernanda Bottarelli, Giovanni Cigala, Rosanna Ferraroni, Mario Pesce, don Ruggero Zani.
Fotografie: BAMSphoto Rodella - Montichiari (Bs)
Stampa: Grafiche Tagliani - Calcinato (Bs).
Distribuzione gratuita: invio postale alle 7500 famiglie di Montichiari - 2500 copie distribuite nei comuni di Calcinato, Carpenedolo, Castenedolo, Ghedi.
Questo numero è stato chiuso in tipografia il 10 febbraio 2006

Per le inserzioni pubblicitarie: tel. 030 9636458



GARDA HOTEL

Conference Center

Ristorante - Bar
Palestra - Solarium - Sauna
Garage interno
Sale riunioni



Garda Hotel - Via Brescia, 128 - 25018 Montichiari (Bs)
Tel. 030 9651571 - Fax 030 9960334
E-mail: info@infogardahotel.it - www.infogardahotel.it



MONTICHIARI
USCITA CENTRO FIERA

di Fabio Badilini

L'obbiettivo di questa rubrica è quello di raccontare esperienze di cittadini della zona "esportati" all'estero, cercando di cogliere non tanto gli aspetti folcloristici delle loro esperienze quanto di capire le motivazioni che nel tempo hanno guidato le loro scelte cercando inoltre di scoprire come essi vedono oggi la nostra realtà locale ed il mondo che avevano lasciato. Desidero iniziare con un caro amico, col quale ho condiviso tante esperienze di gioventù, le più indimenticabili sicuramente le tante gite sulle Alpi. Più che la sua grande ed originale intelligenza, sono sempre stati il suo coraggio e la sua capacità di saper voltar radicalmente pagina a colpirmi profondamente. Ma cominciamo da una breve descrizione dell'interessante carriera del nostro "ospite".

Matteo Mainetti, classe 1970, padre monteclarense doc (Vighizolo), si laurea nel 1992 presso la Normale di Pisa, in Matematica. La sua "avventura" all'estero comincia nel 1993 quando si trasferisce a Boston, presso il prestigioso istituto del Massachusetts Institute of Technology, dove consegue un dottorato in Matematica nel 1998. Subito dopo il dottorato inizia a lavorare come consulente per uno dei colossi americani della new economy, la MicroStrategy di Michael Saylor. Ma a quanto pare la promettente carriera con il magnate americano non lo soddisfa in pieno, visto che nel 2000 Matteo decide di prendersi un anno di riflessione visitando l'India ed il sud-est asiatico. Durante questo periodo sabbatico prende contatti con l'università di Chiang Mai, nel nord della Thailandia dove si trasferisce nel 2001 per insegnare matematica ai dottorandi. Ma la Thailandia è destinata a marcare indelebilmente la vita di Matteo; ed infatti la conosce la sua futura compagna, Sarunya, laureata in fisica e ricercatrice in scienza dei materiali, che sposerà nel 2003 all'ambasciata di Bangkok, dove nel frattempo Matteo si è trasferito per insegnare alla Thammasat University. Oggi Matteo e Sarun-

Incontro con Matteo Mainetti

LA VOGLIA
DI RISCHIARE

ya, sono genitori di due splendide bambine, Anna, e Ada, rispettivamente di 2 anni e mezzo e 6 mesi. Attualmente, dopo una breve parentesi a Trieste dove Sarunya ha ottenuto una borsa di ricerca, e durante la quale Matteo ha "approfittato" per farsi una laurea in ingegneria civile, la famigliola è tornata a Bangkok e passa quando può a Montichiari per visitare i nonni italiani e i parenti di Matteo.

Ma facciamo a Matteo alcune domande:

Cosa ti ha spinto prima a partire e poi a decidere le tappe chiave della tua carriera fino ad oggi?

Non c'è stata nessuna strategia pianificata, ogni scelta ha avuto le sue ragioni, spesso fortuite. In alcune scelte ho seguito il cammino più ovvio, in altre l'ho evitato cercando il più difficile. Forse il filo conduttore comune è stato quello di scoprire mondi e realtà nuove.

Tutto cominciò nell'estate del 1988, quando stavo preparando per l'esame di quinta superiore: un amico di famiglia passato per caso a trovarci chiedendomi dei miei piani per il futuro mi consigliò di fare domanda di ammissione alla Scuola Normale di Pisa, della quale non sapevo nemmeno l'esistenza. Dopo la laurea alla Normale un dottorato all'estero è quasi la prassi, e fu il mio relatore

a consigliarmi, tra i vari istituti a cui fare domanda, anche il MIT (scelta in "tendenza"). Più che per la matematica, la carriera o il prestigio del MIT sono partito per scoprire un mondo nuovo, aprire gli orizzonti, o forse scappare dal futuro "scontato" che vedevo intorno. Alla fine del dottorato (nel 1998) feci invece una scelta in controtendenza: mentre il 90% dei miei compagni di corso facevano domanda (e ottenevano) posti da professore nelle varie università degli Stati Uniti, ho voluto voltare pagina e scoprire il mondo del lavoro. Avendo ricevuto varie offerte in Italia, Spagna e Stati Uniti, la scelta di fermarmi in America per lavorare nel settore hi-tech è stata molto difficile (non mi ricordo se ho lanciato una moneta, ma ci sono andato molto vicino). Quando ormai pensavo di essermi trasferito definitivamente in America, la compagnia per cui lavoravo mi propose di andare a Milano a lavorare per la nuova filiale Italiana. Siccome ogni tanto mi piace passare per l'Italia, accettai. Ma il passaggio più delicato è stato probabilmente il successivo; a Milano si guadagnava bene ma si lavorava troppo ed inoltre, dopo l'entusiasmo iniziale, cominciarono a mancare gli stimoli. Lo scoprire la "politica" che governa il mondo del lavoro è stato interessante ma il doverci convivere cominciava a diventare pesante. Ci voleva quin-

di un cambio ancora più radicale dei precedenti, ecco per cui la decisione di lasciare tutto e partire per un viaggio che avrebbe dovuto durare un anno e toccare i 5 continenti. Il motivo per cui ho poi deciso di fermarmi a Chiang Mai è stato una combinazione di più fattori contemporanei. Sicuramente mi è piaciuto il posto, il clima, la gente. Poi era passato abbastanza tempo per farmi venire la voglia di "fare una sosta" ma non abbastanza per desiderare di tornare definitivamente in Italia. E in ultimo, sentivo il richiamo della matematica, per la quale ho sempre avuto un forte interesse. Ho trovato una controparte interessata, ed il gioco è stato fatto.

Vorrei concludere con un'osservazione che potrebbe sembrare banale: di tutte le "scelte" quella sicuramente più impegnativa è stata la decisione di formare una famiglia; una responsabilità che per sua natura non mi permette più così facilmente di fare cambi radicali. Tutto quello che c'è stato prima mi sembra un gioco al confronto. Se alla fine danno un premio "combattività" come nel ciclismo, non credo di meritarmelo né più né meno di quelli che hanno seguito cammini più tradizionali ma sono riusciti a "tirar su" 3 figli e fare tanti sacrifici.

Come si fa, e che consigli daresti oggi ad un giovane che vuole intraprendere una carriera all'estero?

Posso dare dei consigli su come fare un'esperienza all'estero. Se poi questa si tradurrà in carriera, in una parentesi, o in un fallimento, dipende dalle circostanze, dalle capacità e soprattutto dalla volontà e dal coraggio. Conosco un italiano a Chiang Mai che prima di partire faceva il metalmeccanico per un milione di Lire al mese. A 25 anni si è stufato ed è venuto in Thailandia per fare il cuoco. Adesso possiede 3 ristoranti e guadagna palate di quattrini. Nel suo caso è stato soprattutto il coraggio e la volontà (per fare due spaghetti col pomodoro o una carbonara sono capaci tutti). Ne conosco molti altri che invece hanno "preso legnate" e sono tornati a casa ...

Se manca la voglia di rischiare, se c'è la paura dell'incognito allora non si va da nessuna parte, non ci sono consigli che riescono a spostare un albero. Se invece c'è un istinto innato per la scoperta, i consigli non servono nemmeno e sarà lo stesso istinto a guidare le scelte giuste. Se devo dare un suggerimento, soprattutto per i giovani dai 15 ai 25 anni, è semplicemente quello di informarsi. Ci sono moltissime occasioni e possibilità là fuori, nel mondo dell'università, del lavoro, del volontariato, molte di più di quelle che si credono. Ottenere informazioni non è difficile, ed ormai con internet è quasi tutto reperibile on-line, anche se in questo caso è importante ed aiuta saper leggere decentemente l'inglese.

Rifaresti tutto?

Sicuramente, anche se non so bene se nello stesso ordine. Ogni scelta è comunque una sofferenza: vorrei fare tutto allo stesso tempo. Non c'è esperienza che non rifarei, ma allo stesso tempo mi è difficile giudicare cosa mi sono perso quando alle varie biforcazioni ho preso la sinistra piuttosto che la destra.

Quali sono le differenze o le similitudini più eclatanti tra i vari "mondi" che hai conosciuto, ed in particolare USA, Italia e Thailandia?

Forse l'aspetto più importante da tenere a mente quando si viaggia o si vive in Thailandia è quello che gli abitanti non si prendono troppo sul serio. Il vantaggio è che si crea un'atmosfera rilassata, in cui sbagliare è umano, arrabbiarsi non serve, ed arrivare in ritardo inevitabile. Il problema è che se ti serve qualcosa o qualcuno di efficiente, affidabile ed in tempi brevi, rischia di venirti una crisi di nervi, anche se per molti aspetti i thailandesi riescono a cambiare ed adattarsi molto più velocemente di noi. Ad esempio, la stessa pesantissima macchina burocratica thailandese in poco tempo ha fatto passi da gigante. Adesso un cittadino Thai fa un passaporto in mezz'ora, ovvero entra nell'ufficio, compila un modulo, gli fanno una foto, controllano col computer le sue credenzia-

li, paga allo sportello, ed esce col passaporto in mano.

Un'altra cosa da tenere in considerazione è il senso dello humor che varia notevolmente da cultura a cultura. In Italia ad esempio è comune, o comunque largamente accettato, il prendersi in giro, non tanto per denigrare l'interlocutore, ma proprio per mostrare il proprio apprezzamento; un "gioco" riservato alla cerchia ristretta di amici. In America, e soprattutto in Thailandia, non funziona nello stesso modo e non esserne consapevoli può creare episodi inaspettati e indesiderati.

Le prime cose che ti vengono in mente per descrivere le sensazioni di ogni volta che torni a "casa".

Dipende molto da dove torno, da quanto tempo sono stato via e in che stagione dell'anno ci troviamo. Sono molto forti per me le sensazioni "dei 5 sensi", che probabilmente creano un canale privilegiato col mio passato. Ad esempio sentire d'autunno il profumo della nebbia, il vedere le montagne innevate all'orizzonte, sentire il silenzio di un deserto ed afoso pomeriggio di agosto. La nebbia, le montagne e l'afa non sono una prerogativa monteclarense, ma i loro "sapori" assumono sfumature uniche per me. Ci sono poi sensazioni più generali, che valgono per l'Italia, come il profumo del caffè nei bar, e altre più localizzate, come il rivedere parenti e amici, l'odore delle castagne e patate americane cotte nella stufa, eccetera. E buffo il contrasto che si crea quando, appena atterrato, sento la gente che chiacchiera in italiano. Mi dà una sensazione di "casa" e di calore, seguita spesso da una sensazione di distacco e distanza una volta che sento il contenuto dei discorsi... spesso il vivere in un luogo dove non capisci cosa dicono può avere dei vantaggi. Un'altra cosa che noto subito quando torno in Italia dall'Asia è la mancanza di persone. Le strade e le città sono deserte, a parte per le autovetture, non c'è nessuno in giro e non succede nulla. Dopo qualche giorno poi torna a sembrare tutto normale. □

Pubblichiamo con piacere questa poesia scritta espressamente per "la Brughiera" dal monteclarense Peppino Mura.

BRUGHIÉRA

*Più de orizónt a eghèr
'n dó 'l sùl birulàa 'ncrespàt
de dré a tramoncc dè miséria.*

*Campàgna sòta cùlma dè rafanàs
con gramègna, urtighe, bór de spi
spuntàa sùl tra 'n pridù e l'otèr
dèi ciöf zaldè de fiùr de camomila.*

*Tèra devastàda dale intèmperie
dale invasiù, dale manovre de Napoliù
Pò calcada dala marèa dela zènt per vedèr
'l circuit dei reoplani, e chèl dè lé auto.*

*Dopo j-avenimènc turnàa la prepònta de nebia
a requacià la brughiera
che la bofaa nel 'umid dela quièt.*

*'N ste dezèrt stèril ronchezaa lozèrte e vipere
che le sa strimia sul sò 'na quach sciopetàda
de casadùr che naa a sarlóde o a quaiè.*

*Po' 'bras de l'om 'l gà scomensàt
a spredà, a strapà roéde, a fa dögale
angà, surnà e la somesa misa de sudùr
la la insida nel regoèr formét e furmintù
La contentèsa l'èra nel cantà de j-uzilè
Ensèma a chèla del sifòl del tramì.*

Peppino Mura

BRUGHIERA

Più (ettari) di orizzonte non coltivati
dove il sole rotola increspato
dietro tramonti di miseria.

Campagna arida e coperta di cianfrusaglie
con gramigna, ortiche, cespugli di spine
Spuntavano solo tra un sasso e l'altro
dei ciuffi gialli di fiori di camomilla.

Terra devastata dalle intemperie
dalle invasioni, dalle manovre militari di Napoleone
poi calcata da una marea di gente per vedere
il circuito degli aeroplani, e quello delle automobili.

Dopo gli avvenimenti tornava la coperta di nebbia
a ricoprire la brughiera
che sbuffava nell'umido della quiete.

In quel deserto sterile russavano lucertole e vipere
che si spaventavano solo per qualche schioppettata
di cacciatore in cerca di allodole o quaglie.

Poi le braccia umane hanno iniziato
a togliere sassi, a strappare rovi, a fare canali
vangare, seminare la semente bagnata di sudore
hanno vinto nel raccogliere frumento e granoturco
La felicità era nel canto degli uccelli
Unita a quella del fischiare del treno.



RUOTE PER TRATTORI
BAZZOLI ERNESTO

BAZZOLI ERNESTO & C. s.n.c.

Via Erculiani, 140 - 25018 NOVAGLI DI MONTICHIARI (Bs) Tel. 030 964517 - Fax 030 9981748
www.bazzoli.net

*Ristorante
Corte Francesco*

Viale Europa, 76 - 25018 Montichiari (Bs)
Tel. 030 9981585/86



La tranquillità del suo verde,
la calda maestosità dei suoi saloni,
la cura del servizio, la raffinatezza
dei suoi piatti uniti per darVi il meglio:
Matrimoni, Banchetti, Ricorrenze,
Cene aziendali
Meeting, Sale riservate

Prenota la tua magica atmosfera

STRAORDINARIA OFFERTA UNICA IN ITALIA, CON SCELTA TRA 450 MARCHE DI VINO

Regole e vigilanza per bonifiche agricole e livellamenti

IL BUON GOVERNO DEL TERRITORIO

di Mario Pesce*

Per chi gira la campagna, in bici o a cavallo, in macchina o a piedi, per puro bisogno estetico o per cercar funghi o *luertis* e *bruòt* (luppulo e tarassaco imbroglierebbero lingua e dentiera dell'anziana zia che li pronunciasse in questo modo) la pianura bresciana (e lombarda), alta o bassa che sia, si presenta sempre con la sua veste straordinaria: livellata, ordinata, idraulicamente regimata da seriole, rogge, fossi e dugali che spesso si intrecciano e portano acqua a ogni singolo campo, ma che anche da ciascuno ne allontanano gli scolii; corredata di capezzagne, ponti, ripe, filari, manufatti, opere, paratie, chiuse, sfioratori e innumerevoli altre opere, recentissime o antiche, a testimonianza di un presidio agricolo sul territorio che affonda le sue radici in un lontano passato.

Veste tanto straordinaria quanto quotidiana, continua, perpetua, costante.

Una vista tanto consueta da essersi così penetrativamente radicata nel nostro immaginario estetico da averci assuefatti all'idea che la campagna, per capacità proprie organizzative, sia nata con queste geometrie perfette, con ogni campo tabulare e con le corrette inclinazioni irrigue, col reticolo idraulico assestato e operativo. Ma, ovviamente, così non è.

Così non è nata la campagna; ciò che si vede non è il prodotto statico e immutabile che forze benigne

hanno elargito a questa parte del mondo, ma il frutto dinamico di un multiforme equilibrio tra territorio e ingegno dell'Uomo che vi abita.

Quante operazioni di risagomatura, livellamento, riporto di terra, bonifica, drenaggi, accessi, strade, ponti, fossi, ecc. risalgono a prima dell'epoca Romana è impossibile a dirsi; di certo i Cenomani, che amministravano uno Stato e mantenevano relazioni diplomatiche con gli Stati esteri, qualcosa di grande dovevano aver fatto, ma purtroppo tutto è stato cancellato, o quanto meno a tutto si sono sovrapposte le Centuriazioni romane (ve ne sono tre, sovrapposte, nella pianura bresciana), sulle quali sono ancora impostati: il sistema irriguo e in generale la capillare regimazione idraulica, la viabilità generale e soprattutto locale, le logiche insediative dei centri abitati, delle case sparse, delle cascine, secondo quella assennatezza che oggi agli architetti piace definire come *rispetto degli assi elioterfici*.

Abbiamo poche conoscenze, brandelli di informazioni di quelli che devono essere stati gli immani lavori eseguiti, di quante furono le schiene schiantate dal lavoro di regolarizzazione attuato a partire da allora; sappiamo però che nel '500 tal Agostino Gallo (Bresciano di Cadignano) provocò una vera e propria rivoluzione agricola, inventando la doppia ala irrigua, cioè l'organizzazione del campo secondo una pendenza diagonale, cosa che consentì la completa irrigazione per scorrimento anche

degli appezzamenti più diseguali. Da allora, e sino a tempi recenti, fatti concettualmente nuovi non sono intervenuti, salvo il tentare l'organizzazione secondo tabularità dei campi morfologicamente "mossi", lavori però fortissimamente limitati dalla scarsissima capacità manuale di movimento terra.

Da alcuni anni e oggi, da un lato la disponibilità di energia e la capacità operativa delle macchine di movimento terra ha enormemente amplificato la capacità umana di attuare la regolarizzazione geometrica dei campi, rendendo fattibili e praticabili sistemazioni che solamente 50 anni fa sarebbero state fantascientifiche; dall'altro la presenza di manodopera in agricoltura è circa cento volte inferiore a quella che si riscontrava ancora negli anni '50 del secolo scorso, ciò che non rende più nemmeno pensabile l'irrigazione a *doppia ala* e che necessita anche dell'accorpamento in singoli terreni di quelle parcellizzazioni che trovavano la loro ragione d'essere nell'elevata presenza di manodopera e nella conduzione secondo rotazione agronomica.

Siamo, in epoca attuale e in buona sostanza, in presenza di una piccola rivoluzione, peraltro imposta da cause di forza maggiore (oltre all'assenza di manodopera va ricordato quanto meno che il prezzo dei prodotti viene fissato da una Borsa internazionale), piuttosto che dalla volontà del singolo operatore del

sistema agricolo e opporsi oggi a questo nuovo corso sarebbe non solo antistorico, ma anche ingiustamente punitivo dei rappresentanti del Sistema Primario.

Ciò che intendo dire è che la livellazione dei campi agricoli (questo sono di fatto le *Bonifiche Agricole* da noi) non solo può essere buona cosa dal punto di vista agricolo, paesistico e territoriale, non solo continua un'adattamento storicamente mai dismessa, ma costituisce anche vera operazione di generale conservazione ambientale, consentendo di recuperare materiale inerte (ghiaia e sabbia) senza ricorrere a ferite difficilmente rimarginabili del tessuto territoriale, ferite talvolta dolorose ma necessarie, quali sono le cave.

Certo vi sono alcune regole sulle quali non si dovrebbe transigere, mai!

E sono sostanzialmente riassumibili in un semplice principio: la quota minima del futuro campo non potrà essere inferiore alla quota di scorrimento dello scolo che ne accoglie e allontana le acque di sgrondo.

E nemmeno possono essere adotte a detrazione della valenza ambientale delle bonifiche agricole le osservazioni del tipo "... quante realizzate sono andate oltre le quote consentite ..."; oppure: "... sono cave mascherate da bonifica agricola ...", perché ciò significa solamente che è mancata la vigilanza di chi poteva e doveva intervenire.

Assumere questo atteggiamento sarebbe come voler far dichiarare illegittima ogni attività edificatoria, adducendo come necessità di ciò la sussistenza dell'abusivismo edilizio.

Allora come si spiega l'esistente atteggiamento antagonista nei confronti delle bonifiche agricole? Non si spiega; se non con la volontà dirigistica di qualcuno di voler metter il proprio timbro su ogni istanza dei cittadini.

Non ha motivo di essere; se ciò che interessa è il buon governo del territorio.

Deve essere rimosso dalle sedi, istituzionali e non, presso le quali ancora alberga.

Ciò che va richiesto, a tutela dell'ambiente, del territorio e degli interessi della collettività, è che gli enti esercitino il proprio dovere di vigilanza evitando la genesi degli abusi e sanzionandoli ove li riscontrino.

*Geologo, con studio in Orzinuovi



Livellamento nei pressi della Statale Goitese a Montichiari.

ANDRICAMENTE

Un nuovo Oracolo

Non c'è nessun bisogno di essere ambientalisti o global, ecologisti o animalisti, artisti o progressisti per capire quello che serve e che non c'è più. Basta aprire gli occhi, destarsi dal torpore maligno che ci possiede, che ha imprigionato l'antico e saggio "Pensiero"... Allora, forse solo allora, nascerà un nuovo Oracolo che, inginocchiato al cospetto dei sacri resti, pronuncerà preghiere per il Dio in fasce della rigenerazione!



Imbecilli, non provate vergogna nel vedere come avete ridotto la terra che abitate? Chi vi ha dato il diritto di cambiare quell'orizzonte, perché avete demolito tanti secoli, qualcuno vi ha autorizzato a scorticare la pelle di quelle case, di quelle piazze? Avete interrogato la gente, sentito ragioni, o avete fatto tutto questo solo perché siete vivi e perché i morti tacciono? Cos'è la vostra, proprio solo la forza degli imbecilli?

Ma proprio non vedete, non riuscite a capire che le Basse sono scomparse, sono state ibernare sotto i vostri malati affanni.

Dove avete messo quelle rade, perché avete spianato i rilievi, saccheggiato l'intimità di questa plaga? Qualcuno di voi vuole degnarsi di spiegare perché avete voluto disperdere anche il ricordo?

E che ci avete regalato in cambio, cosa avete messo al posto di quei pensieri lenti? Avete forse barattato il tutto col vostro "progresso" intasato, malato di disarmonie dove il vuoto è sempre più pieno di demenziali "non posti"?

Anche i miracoli sono stati cancellati. I saggi elfi se ne sono andati, e la luna, per la vergogna, si

è nascosta per sempre.

Ma dove sono il vento che ascoltava e l'acqua che parlava? E la traccia della bellezza dov'è?

È questo il nuovo paradiso delle Basse?

Purtroppo, mentre tutto questo succedeva io c'ero.

Mentre uccidevano le stagioni, mentre demolivano i paesi, quei paesi, io c'ero ma non ho fatto niente. Mentre si sprecavano energie per scegliere uomini privi d'ogni lume, nascosti dietro bandiere variopinte, io c'ero ma non ho fatto niente.

Mentre i contadini imparavano a odiare i campi, le piante, le acque, e i ricchi pretendevano di fare i contadini col marketing tra le zolle, io c'ero ma non ho fatto niente. Mentre questa terra: povera ma non misera, diventava un angolo come tanti, io c'ero ma non sono riuscito a contrastare una sola di quelle perversioni emergenti.

È sulla spianata di questo tempo che ho costruito la mia protesta.

Dei giorni moderni salverei solo il ricordo.

Non voglio diventare, di questa era, complice o emulatore.

Maso Di Gano

IL VALORE DEL CROCIFISSO

Da alcune settimane è tornata di grande attualità la questione della laicità dello Stato ma prima ancora nelle nostre Comunità locali si era discusso rispetto all'uso proprio o improprio del crocifisso, nelle scuole, nei locali pubblici o ancora come elemento di arredo urbano. Le Comunità cristiane locali si sono interrogate e talvolta addirittura divise su questo argomento; per taluni l'esposizione del crocifisso rafforza la nostra identità di cristiani a difesa delle invasioni di altre religioni e culture. Per altri invece il crocifisso non è un vessillo, è Dio che sta a braccia aperte ad accogliere ogni uomo, ogni sua sofferenza, ogni sua gioia e come tale non deve essere utilizzato per creare distanze, per marcare confini culturali o religiosi.

Chiediamo a Don Ruggero Zani* alcune riflessioni per favorire nei lettori un serio approfondimento.

"Cattolici in uno Stato laico. Un dato di fatto che ha ancora bisogno di riflessione perché messo in discussione da più parti e per diversi motivi. Prendiamo per esempio la questione del crocifisso esposto in luoghi pubblici. Ci sono, a mio parere, tre punti di vista: quello di chi rifiuta ogni riferimento di carattere religioso, quello di chi vede nella croce un simbolo della cultura occidentale e quella di chi nel crocifisso vede l'origine e la ragion d'essere della sua fede. Ritengo che la categoria di laico non debba essere attribuita solo alle due prime posizioni; infatti una persona profondamente religiosa può essere laica per quanto attiene la sua concezione dello Stato e della democrazia in genere. Partendo da qui penso che il crocifisso non possa essere ridotto ad un semplice simbolo culturale. Il cristianesimo è stato una componente essenziale nella storia delle popolazioni europee e ha lasciato segni indelebili della sua presenza nella composizione della loro cultura; in essa tuttavia sono presenti anche altri valori che non sempre sono in perfetta sintonia con quanto affermato dal Vangelo. La cultura è fatta di tante cose che vengono fra loro composte, a volte non senza forzature. La croce, ma soprattutto il Crocifisso è un riferimento originale, provocante perché chiama al discepolato ed esige una risposta di fede.

Detto questo, io sono contento quando vedo una croce messa nei luoghi più disparati ma soprattutto ben in vista tanto sulle vette delle montagne come a mezza costa nelle nostre colline, sui campanili delle Chiese, nelle aule scolastiche come al centro delle rotonde stradali (in antico c'erano le santelle ai crocicchi delle strade). La vedo infatti come segno culturale, come segno di fede e, per la persona a cui rimanda, come segno di accoglienza universale.

Trovo invece disagio e ribellione quando della croce si fa un uso improprio; quando la si brandisce come arma contro altre persone di diversa religione o di diverso pensiero politico, quando la si fa diventare espressione esclusiva di una cultura dimenticando che il messaggio di salvezza di Gesù Cristo è rivolto a tutti gli uomini di qualsiasi cultura, quando in nome del cristianesimo si vuole impedire o limitare la libertà religiosa solennemente sancita dal Concilio, quando si dimentica che dietro la croce c'è Gesù e il suo messaggio, quando a questo messaggio si è pronti a rinunciare in virtù di altre scelte culturali, per esempio di carattere economico e finanziario, ma lo si richiama veementemente quando si ritiene di ricavarne un vantaggio di parte. Chi si fa forte del crocifisso deve anche lasciarsi giudicare da Lui e dalla comunità cristiana, la Chiesa, che del suo messaggio è depositaria. Dalla comunità cristiana poi il messaggio di Cristo viene proposto alla comunità civile portandovi idee originali".

*Direttore dell'Ufficio di Pastorale Sociale della diocesi di Brescia



Rotonda di Montichiari

Questo numero esce in prossimità di questa data e di questa ricorrenza, in cui il mondo ricorda la shoà, lo sterminio degli ebrei da parte di nazisti e fascisti (ma non solo). Talvolta si pensa che certi fatti siano accaduti lontano dal nostro territorio e che siano il triste accadimento voluto e conosciuto da pochissimi individui. Maria Bacchi, ricercatrice e scrittrice, ha scritto per noi questo brano, dimostrandoci invece, raccontando di Luisa Levi ed altri ebrei mantovani, come a poca distanza dalla nostra "brughiera" cittadini "normali" vissero come una accettabile "normalità" la discriminazione razziale effettuata contro "normali" concittadini e conoscenti.

Tra responsabilità e memoria

di Maria Bacchi

Mantova, mercoledì 5 aprile 1944. Un giorno fra tanti per la maggioranza di coloro che vivevano quell'arida primavera di guerra. Un giorno fra tanti ancora oggi per la maggioranza dei mantovani. Vigilia di giovedì santo: ultimo giorno di scuola prima delle vacanze pasquali. Ordinarie angosce e ordinario arrabattarsi per la sopravvivenza in una città che tenta di darsi una parvenza di normalità. Un giorno di sole, probabilmente, visto che le cronache parlano della persistente siccità di quell'inizio d'aprile. Da pochi giorni si è tornati all'ora legale e l'orario dell'oscuramento va dalle venti e trenta alle sei e trenta del mattino, le notti sono lunghe e piene d'angoscia, ma le albe primaverili ormai sciolgono presto la cappa opprimente del buio. "La Voce di Mantova", quotidiano fascista cittadino, quella mattina annuncia che la raccolta di fondi "Armi alla Patria" ha raggiunto un totale di 728.949.15 lire. I giovani mantovani sono invitati ad arruolarsi nella Legione Italiana delle SS, brigate d'assalto *Vendetta, Patria, Italia*: si avverte che occorrono onore, coraggio, lealtà; si informa inoltre che i giovani saranno inquadrati con i più moderni armamenti e i migliori istruttori e che il Centro di Arruolamento è al numero 2 di via Giovanni Arrivabene. Guerra e normalità: il Duce premia un parto gemellare a San Martino dell'Argine. I cinema cittadini lavorano a pieno ritmo. Anche i treni si muovono con una regolarità e con una frequenza che sembrano garantire una rassicurante efficienza, nella tarda mattinata ce n'è uno che parte per Ferrara alle 11,51 e uno per Peschiera delle 12,30; anche l'inesorabile trenino Mantova-



27 GENNAIO: GIORNO DELLA MEMORIA

Monselice, allora come oggi, parte intorno a quell'ora. Sicuramente la piccola stazione è affollata quando da Fossoli, a mezzogiorno circa, arriva un carro bestiame stracarico di persone. Mercoledì 5 aprile 1944. Si può periodizzare la storia recente di una città sulla base di una data che non significa nulla per la maggioranza dei suoi abitanti? Le date scelte ad intitolare le strade perdono di senso giorno dopo giorno, con l'allontanarsi nella memoria collettiva dell'evento che le segna. Ma il 5 aprile 1944 non ha mai evocato nulla nel ricordo della maggior parte dei mantovani. Quel giorno è scivolato via come tanti altri nella precarietà del cibo, nel trauma, ancora vivo della giornata drammatica di metà febbraio in cui cinque bambini e quattro adulti sono morti nella loro casa, bombardata venti minuti dopo le 13, all'angolo fra via Conciliazione e viale Rimembranze; è scivolato via nel timore degli allarmi aerei che ormai ad ogni ora del giorno spaventano davvero la gente; nell'inquietante presenza dei tedeschi che col loro passo ritmato e pesante presidiano la città.

Così, il 5 aprile 1944, quasi nessuno si accorge di quanto accade verso mezzogiorno tra via Gilberto Govi e la stazione ferroviaria di Mantova, quasi nessuno sente il tonfo pesante della portiera del grosso furgone cupo con il quale 41 ebrei sequestrati nella casa di riposo israelitica di via Govi (il quarantaduesimo, incarcerato nelle prigioni di via Poma, verrà deportato ad Auschwitz un mese dopo), trasformata da alcuni mesi in campo di internamento, vengono portati alla stazione di Mantova: dove saliranno sul carro bestiame che ha già caricato a Fossoli più di cinquecento persone destinate ad Auschwitz. È il convoglio numero 9, partito la mattina del 5 aprile 1944, che completa il suo carico nella stazione di Mantova e in quella di Verona e fa giungere ad Auschwitz i suoi seicentoundici passeggeri il 10 aprile successivo. Fabio Norsa, presidente della Comunità ebraica di Mantova, ricorda che gli ebrei mantovani coinvolti nella deportazione e nello sterminio sono complessivamente 104, tra i mantovani nati, residenti e catturati a Mantova,

quelli che vivevano da tempo extra muros, coloro che erano nascosti e furono catturati in altre località, cittadini nati in altre zone ma stabilitisi a Mantova, ritenuta, per molti versi più tranquilla, tra il 1943 e il 1944. Soltanto Emilio Foa, un giovane di 24 anni, fece ritorno. Tra gli ebrei deportati da Mantova la mattina del 5 aprile 1944, la più anziana è la signora Vittoria Foà, di 83 anni, la più giovane è una bambina di 14, Luisa Levi. □

Maria Bacchi, mantovana, ha insegnato a lungo nella scuola elementare e da anni è impegnata in attività di formazione e aggiornamento rivolte agli insegnanti di storia. La sua ricerca è focalizzata sul rapporto tra storia, memoria e processi di strutturazione del senso di appartenenza, e sulle scritture autobiografiche infantili. Ha scritto *"Cercando Luisa. Storie di bambini in guerra. 1938-1945"*, Sansoni, Milano, 2000 e con Fabio Levi *"Auschwitz, il presente, il possibile. Dialoghi sulla storia tra infanzia e adolescenza"*, Giuntina, Firenze, 2004.

Per non dimenticare

La famiglia Levi di Mantova



di Maria Bacchi

La famiglia Levi abitava in un appartamento ampio e confortevole nel centro di Mantova, la casa era allegra, con un grande giardino nel quale giocavano tanti bambini: Franco, Silvana e Luisa, figli di Enea e di Elide Levi, ma anche Teresa, la bambina dei custodi dello stabile, e Giovanni, che abitava lì davanti, e poi i cuginetti Nello e Maresa e i bambini delle case lì intorno. Oltre il giardino c'era il cortile della Prefettura e quando c'erano cerimonie importanti tutti i bambini si mettevano in soffitta per spiare tutto dall'alto: indimenticabile la visita dei Reali di Casa Savoia. Quando passava la processione, invece, i bambini, tutti i bambini insieme, si affacciavano alle finestre delle stanze che davano su via Principe Amedeo e buttavano fiori.

1938. L'approvazione delle leggi razziali cambiò anche la vita di Luisa, la più piccola dei fratelli Levi, che faceva la quarta elementare e amava moltissimo la scuola: per due anni frequentò la classe speciale per bambini ebrei che le autorità scolastiche avevano allestito in fretta e furia in un'aula a piano terra di una grande scuola della città: dalla prima alla quinta tutti insieme, maschi e femmine, e gli altri, i bambini non ebrei, che prendevano in giro i piccoli reclusi. La scuola non fu una bella esperienza per Luisa e i suoi compagni. Qualche famiglia ebrea mantovana cercò di ri-

sparmiare questo dolore ai propri bambini iscrivendoli a collegi o a scuole private di altre città, ma i Levi avevano un'altra visione della vita; credo che amassero troppo la normalità della loro esistenza, che fossero così serenamente integrati nell'ordine della quotidianità da essere disposti ad accettarne pazientemente sconnesse e disagi, pur di non metterlo sostanzialmente in discussione. E poi a separarsi non ci pensavano assolutamente. Per il resto, la vita di Luisa e dei suoi fratelli maggiori all'inizio non cambiò moltissimo: il loro giardino era sempre pieno di bambini. Nelle fotografie lei è sempre al centro di folti gruppi di amici: bella, allegra, sempre scomposta come appariva nelle fotografie di quando era piccola; già dalle immagini sembra che il piccolo mondo di cugini e amici ruoti intorno a lei. La sua passione era la musica, suonava benissimo pianoforte e fisarmonica e questo la rendeva ancor più irresistibile. Quando la propaganda antisemita si fece più pressante e qualche genitore cominciò a non permettere più ai propri figli di frequentare casa Levi, Luisa e le sue amiche misero in atto strategie di ogni tipo per restare in contatto fra loro: l'alfabeto muto attraverso le finestre, un fitto scambio di spartiti musicali, i bigliettini, il telefono. C'è una lettera di Luisa a una cugina, scritta ai primi di settembre del 1943, che dà l'idea di quanto argento vivo avesse addosso: non capisce la ragazzina di quattordi-

ci anni i pericoli che incombono, guarda i tedeschi che incominciano a farsi numerosi in città e alla cugina Maresa scrive divertita che sono proprio dei bei ragazzi. E racconta anche di volate in bicicletta, di lunghi bagni nel Po, di zoccolotti colorati appena fatti montare, della musica di Dvorak che stava scoprendo e che l'incantava. E' l'estate del '43, dopo la caduta di Mussolini, in luglio, molti ebrei vedono allontanarsi lo spettro della persecuzione, anche se le leggi razziali non vengono immediatamente abrogate dal governo Badoglio.

Qualche mese dopo, il bell'appartamento dei Levi resterà vuoto. Potremmo seguire i loro tentativi di trovare rifugio, di nascondersi e ci accorgeremo che il problema per Luisa e per i suoi era forse soprattutto quello di riuscire a non separarsi fra loro, a non allontanarsi troppo dalla loro città, dai parenti e dagli amici: c'è gente fatta così. Del resto le aspettative per il futuro si costruiscono su una familiarità con il passato: come si poteva capire quello che stava accadendo? All'inizio di marzo qualcuno segnalò alla Gnr di Mantova - ma la vicenda del loro arresto è in parte oscura dato che l'intreccio fra delatori e persecutori è a volte inestricabile che i Levi erano nascosti a Milano, in un piccolo appartamento del centro, insieme a una zia. Naturalmente i fascisti li presero, portarono la madre e le ragazze a Mantova nel campo di transito allestito nei locali della comunità ebraica; il padre, invece, fu rinchiuso nel carcere della città. Solo Franco, il figlio maggiore, era riuscito a scappare in Svizzera con Roberta Finzi, la sua fidanzata, e un vestito da sposa nella valigia. I Levi rimasero internati a Mantova per un mese poi, il 5 aprile, furono caricati su uno dei convogli per Auschwitz. Ma in quel mese accaddero piccole cose, cose davvero piccole, che diedero a Luisa e ai suoi qualche conforto. Le persone che avevano lavorato per suo padre, Enea Levi - gente come l'ex custode della casa di via Principe Amedeo, ad esempio, e un impiegato della sua ditta di tessuti - in genere si sentivano più amiche che dipendenti. Così, quando vennero a sapere dell'arresto, si organizzarono per provvedere ai Levi come potevano: la famiglia Grandi si occupò di Enea, andavano in carcere a trovarlo e a portargli da mangiare. I Gasparini, gli ex custodi, decisero di procurare regolarmente cibi caldi alle

ragazze e alla madre: Luisa era golosa di minestrone, ad esempio, e Silvana era delicata di stomaco e aveva bisogno di mangiare cose leggere. C'erano anche altri bisogni: nei mesi di clandestinità avevano consumato i pochi indumenti che avevano con loro. Così i Gasparini fecero risuolare le scarpe perfettamente in ordine, guarda caso, la sera del 4 aprile, prima del coprifuoco. Prima della deportazione. Le ultime scarpe buone di Luisa, di sua sorella e di sua madre. Partirono per la Polonia con quelle. Ricorda Teresa Gasparini che la sua amica Silvana, quell'ultima sera, abbracciandola la aveva detto: «Siamo ebrei, ma non siamo dei delinquenti...». E la frase era rimasta in sospeso, incerta se essere una sommessa protesta o un tentativo di giustificare una colpa inesistente. I Gasparini e i Grandi non potevano e non sapevano fare di più, erano gente semplice. Ma si sottrassero all'accettazione passiva della normalità della persecuzione, non caddero nell'indifferenza, in quello stato di negazione del dolore dell'altro che Stanley Cohen chiama oggi «diniego»: quell'ipocrita fingere di non sapere quello che si sa, di non vedere quello che si vede; le coscienze anebbate, tutte le luci spente. La famiglia Gasparini e la famiglia Grandi non fecero niente di eroico, ebbero solo la capacità di mantenersi fedeli al proprio sentire. Molti non lo fecero. Ci furono vicini dei Levi, gente che abitò vicino a loro proprio nei mesi più drammatici, che li dimenticarono immediatamente e che, anzi, si sentirono rassicurati dalla presenza degli ufficiali tedeschi che avevano occupato il loro appartamento: ««Erano (i tedeschi) persone squisite, venivano a prendere i nostri bambini per portarli nel rifugio quando suonava l'allarme antiaereo, erano un po' birichini... si portavano in casa delle signorine, ma ci hanno lasciato un ricordo bellissimo, suonavano magnificamente il pianoforte». E parlano del pianoforte su cui Luisa poche settimane prima si esercitava a suonare Dvorak. Mai più ritrovato. E aggiungono, con un filo di ironia che tenta di apparire benevola, che i Levi si erano «autodeportati» scappando, e non capiscono perché io mi ostini tanto a raccogliere notizie su di loro: Enea, tra l'altro, non era certo un genio negli affari. Ancora oggi c'è gente fatta così. □

● CALCINATO

No alle cave di prestito

La costruzione della linea ferroviaria ad Alta Capacità sulla tratta Milano-Verona, come si sa, comporterà l'utilizzo di "cave di prestito" per ricavarne il materiale di costruzione. Argomento spinosissimo che ha creato allarme e disapprovazione da parte del Consiglio comunale di Calcinato che all'unanimità ha respinto l'individuazione di queste cave sul suo territorio. Primo perché a Calcinato esistono già due ATE di notevoli dimensioni e secondo perché si possono percorrere vie alternative concordate con l'Amministrazione comunale, raggiungendo lo stesso scopo. Le proposte alternative potrebbero essere: l'utilizzo di lotti interclusi che non implichino futuri ampliamenti oppure la "bonifica", sempre migliorativa, di terreni della zona. Sono proposte ragionevoli che impedirebbero futuri "buchi" e le problematiche che ne seguirebbero. Il fatto paradossale è che la nuova linea percorrerà una lunga galleria da Peschiera del Garda sino a Lonato, e che i milioni di metri cubi di inerte scavato dovranno essere smaltiti onerosamente. Infatti non essendo "certificati" da scavatori non è possibile il loro utilizzo! Aprire nuovi "buchi" nelle campagne quello sì che è certificato! Così, purtroppo, vanno le cose. E' stato sollecitato pure un incontro per limitare l'impatto ambientale ed il ripristino della rete viaria che verrebbe sconvolta dalla nuova infrastruttura. Si richiede urgentemente un confronto per non ritrovarsi davanti al fatto compiuto. Per adesso rimane il "fermo parere contrario" alla localizzazione sul territorio del Comune.

● CARPENEDOLO

Negato lo sportello unico. Grave danno ad aziende e lavoratori

I fatti: Il Consiglio del Distretto Sanitario numero 10, a cui aderiscono Calcinato, Montichiari, Carpenedolo, Calvisano, Visano, Acquafredda e Remedello, ha dovuto rinunciare ai finanziamenti della legge 40/1988 per l'apertura di "sportelli", cioè uffici, sul territorio. Questi uffici avrebbero dovuto

fornire un supporto su questioni burocratiche legate a certificati, rinnovo di permessi di soggiorno e informazioni varie agli immigrati che si trovano in condizione di dover prendere (più volte in un anno) permessi lavorativi per recarsi in Questura a Brescia e sbrigare le pratiche che si potrebbero tranquillamente affrontare in pochi minuti allo "sportello" decentrato in questione. Perdita di ore lavorative, sia per l'immigrato che vuol continuare ad essere in regola con le leggi, sia per le aziende che devono continuamente sopportare queste assenze.

Montichiari, a maggioranza leghista, e Calcinato, con la Lega in maggioranza, hanno detto no dimostrando non poca miopia politico-amministrativa. Infatti lo faranno, hanno affermato, solo se "saranno costretti a farlo"! Gli altri Comuni del distretto, con a capo Carpenedolo, a questo punto hanno dovuto rinunciare per l'eccessivo costo che avrebbero dovuto sostenere. Morale della storia: pur di non agevolare i lavoratori immigrati hanno arrecato un danno a loro ed alle aziende che li hanno assunti.

● CASTENEDOLO

Lilli Gruber e le vignette sull'islam

Il tema della serata di sabato 4 febbraio a Castenedolo, coordinata da Giovanni Cerruti, giornalista de La Stampa, doveva essere «Tra politica e informazione l'Italia al voto», ma la presenza di Lilli Gruber con il suo ultimo libro sull'Iran ("Chador") ed i fatti che stanno accadendo per le vignette giudicate offensive dal mondo islamico, hanno coinvolto i relatori ed il pubblico su una tematica più vasta. Si è parlato quindi anche di diritti, di Costituzione, di nucleare, di terrorismo e della guerra in Iraq, quando la parlamentare europea ha detto che "dovremmo riflettere tutti sul fatto che il mondo musulmano non si sdegna tanto per alcune vignette ma quanto per un dente avvelenato verso l'Occidente. Alcuni sondaggi credibili su cosa ne pensa il mondo musulmano dopo l'intervento militare in Iraq dimostrano che la credibilità dell'Occidente non è mai stata così

bassa. Occorre agire con sensibilità e delicatezza". Al termine del dibattito, cui partecipava anche l'ex ministro Mino Martinazzoli, Lilli Gruber è stata avvicinata da due rappresentanti della Comunità Baha'i bresciana, la cui religione è messa al bando in Iran ed i suoi credenti sono perseguitati, imprigionati ed alcuni uccisi. Le sono state spiegate alcune annotazioni e consegnata una cartella informativa. La Gruber ha assicurato che interverrà al Parlamento Europeo per dare il suo contributo alla risoluzione del problema.

● GHEDI

La tangenziale, problema irrisolto

Da parecchi anni un grosso problema di viabilità ingessa il Comune di Ghedi: la deviante al centro abitato, strada di pertinenza della Provincia. È un po' difficile capire quali sono i veri motivi per i quali questa opera non è stata ancora eseguita, nonostante il grave disagio per gli oltre 17.000 abitanti di Ghedi e per l'intera area della bassa.

Il passaggio di questa tangenziale è ciò che sembra dividere le due Amministrazioni la Provinciale e la Comunale: la prima vuole il passaggio a nord mentre il Comune di Ghedi ha assoluto bisogno del passaggio ad ovest di tale strada.

Sono diversi i motivi per i quali il Comune ha deciso il passaggio ad ovest: primo, un breve tratto di strada ad ovest è già stato realizzato; le trattative già avanzate con i proprietari da questo lato; il percorso logico con direzione nord-sud per una strada in uscita dalla città e in sintonia con lo sviluppo urbano di Ghedi ed infine, di non secondaria importanza, sono i tempi molto più rapidi previsti per la realizzazione ad ovest rispetto al percorso a nord. La viabilità ad ovest non preclude la strada a nord, per la quale l'amministrazione comunale ha stipulato un accordo di programma con privati che, a scapito di oneri di urbanizzazione, costruiranno gran parte della deviante a nord e allargheranno una strada comunale. Questo permetterà l'allacciamento completo dell'area industriale alla strada di Borgosatollo. Si completerebbe così l'anello intorno a Ghedi. Ma la Provincia resta ferma sul

suo progetto previsto a nord, con relativo finanziamento di 3.500.000 euro, legato in modo indissolubile al percorso che taglia la campagna e prevede un sottopasso della linea ferroviaria Brescia-Parma. Questi in sintesi i fatti. Rimane l'amarrezza nel constatare l'incomunicabilità tra due Istituzioni ugualmente importanti e con almeno pari dignità. Le reali vittime di questa situazione sono i cittadini che ancora non possono usufruire di opere ritenute di estremo bisogno.

● MONTICHIARI

L'Aero Club di Brescia si mobilita

Dall'ottobre 2004 Vincenzo Francesca, anni 56, di origine modenese, è il presidente dell'Aero Club di Brescia, le cui strutture sono attigue all'aeroporto D'Annunzio e quindi in piena "Zona Brughiera". Nella zona dove nel 1909 si effettuò, con grande rilievo internazionale, il 1° Circuito Aereo Internazionale, presenti Kafka e D'Annunzio. Uno degli obiettivi che l'Aero Club ed il suo presidente si sono posti sono i festeggiamenti per il centenario di quello straordinario evento, con possibilità di coinvolgere nella programmazione il vicino aeroporto di Ghedi, l'Aeronautica Militare e le Frece Tricolori. Mancano tre anni e mezzo ma occorre programmare da subito una serie di eventi. Tra le tante iniziative che l'Aero Club intende portare avanti troviamo una migliore programmazione della comunicazione, sia interna che esterna, la valorizzazione dell'aspetto umanitario del club organizzando occasioni di incontro per soggetti disagiati e l'apertura al tesseramento di soci non piloti. L'intenzione è anche di valorizzare attività quali l'acrobazia, i rally, i raduni, gli air-show, con l'appoggio primario del Coni. L'Aero Club possiede attualmente nove velivoli e con i suoi istruttori gestisce un corso di brevetto per una trentina di allievi che frequentano le classi due volte alla settimana. Comprende circa 250 soci, e si posiziona tra i migliori in Italia come scuola di volo. Fino al 1984 operava a Ghedi. E' uno degli Aeroclub più importanti d'Italia per flotta e per le quattromila ore annuali volate.



Vorremmo fare una considerazione sul rapporto dialetto-federalismo ed in particolare sulla polemica innescata dall'installazione di cartelli stradali in dialetto in qualcuno dei nostri comuni.

Carlo Cattaneo, padre fondatore del federalismo, che amava parlare in dialetto milanese e che qualcuno ha tentato di arruolare sotto le proprie bandiere, nel saggio Del principio storico delle lingue europee, apparso sul Politecnico del 1842, chiamava i dialetti "ruggiose reliquie" ed aggiungeva che "perpetuano talora la discordia e la debolezza fra gli abitanti d'una patria comune". Cattaneo è sempre stato convinto, e favorevole, della necessità di fondere "cento popoli imbecilli in un corpo forte, operante e pensante". Dunque, per fare dell'Italia "la nostra patria" (l'immagine è sua, fin dal 1844), non bisognava privilegiare i singoli dialetti, ma al contrario occorreva impegnarsi a passare "in ragione inversa dell'uso dei dialetti e in ragione diretta dell'uso della lingua comune" (lo scrive nel 1836). Insomma, non sopportava quelli che definiva "orgoglietti di municipio". Fin dal 1834, del resto, se l'era presa con i "mercenari sporcafoli", e pochi anni dopo, sempre sul Politecnico (polemizzando anche con Tommaseo), aveva rincarato la dose contro coloro che combattevano "la lingua di una nazione": quella lingua comune, che lui considerava "prezioso patrimonio dei poveri e dei ricchi, dei dotti e del vulgo", la lingua che "segna il confine e la divisa della nostra gloriosa nazione". Aggiungendo che è indispensabile l'italiano, ma per

diventare "cittadini del mondo" occorre imparare anche le altre lingue, come veicoli di comunicazione e cooperazione. Altro che cartelli "bilingue" per i turisti! Al-

tro che spacciare quei cartelli come esaltazione delle radici storiche dei nostri paesi mentre non sono altro che spreco di risorse pubbliche.

La Redazione

IL DIALETTO NELLA STORIA DEL LINGUAGGIO

a cura di Fernanda Bottarelli

LINGUA E DIALETTO. Il dialetto non è soltanto un differenziarsi, a seconda della spiritualità locale, di una lingua comune, diffusa in un più vasto territorio, viva in opere letterarie e ricca di storia; è altresì la fase giovanile della lingua stessa, la fresca polla di acqua purissima che reca il suo tributo al fiume della lingua [...] Quel che si dice lingua, contrapposto al dialetto, non è poi che un gruppo di dialetti vicini che per speciali cause è stato fuso ed elaborato in vario modo, dalle espressioni dei più semplici sentimenti alla manifestazione delle più profonde meditazioni. (G. Lombardo Radice)

DEFINIZIONE DI DIALETTO. Sistema linguistico di ambito geografico limitato, che soddisfa solo alcuni aspetti (per esempio, il popolare e l'usuale) e non altri (per esempio, il letterario o il tecnico) delle esigenze espressive. (G. P. Caprettini)

IL DIALETTO. Una lingua che viene dal di dentro [...] E' lì che trovo piena simpatia o antipatia con il reale. (T. Guerra)

Ho capito che il dialetto serviva a conservare e a conservarmi. (A. Zanzotto)

I DIALETTI ITALIANI. Il fondo lessicale e le forme grammaticali dei dialetti dell'Italia Superiore e dei dialetti dell'Italia Inferiore (come di tutti gli idiomi romanzi) procedono sostanzialmente dalla lingua latina, ed hanno quindi una base sostanzialmente identica. Ma se nei due rami dialettali della penisola la parte lessicale e grammaticale sono sostanzialmente identiche, la parte fonologica e la sintassi offrono invece notevoli differenze. La ragione di questo fatto deve cercarsi nella diversità originaria delle due razze che prevalsero nelle due parti della penisola. Le popolazioni che all'epoca del dominio romano abitavano l'Italia Inferiore appartenevano, in proporzione prevalente, al gran ceppo Italoico, di cui i Latini stessi erano il ramo più vigoroso. Per contro l'Italia Superiore era popolata di Galli e da altre razze celtiche, o strettamente affini alle celtiche, che prima di subire il dominio romano parlavano i propri idiomi. (C. Nigra)

angolo cottura
di Rosanna

TORTA DI CARCIOFI
Ingredienti: una confezione di pasta sfoglia pronta, 5 o 6 cuori di carciofo (si possono usare anche quelli surgelati), 2 uova intere, 250 grammi di ricotta, olio, sale pepe, maggiorana o prezzemolo.

In una larga padella cuocere i carciofi tagliati a spicchi, spolverizzarli di prezzemolo o maggiorana e lasciarli intiepidire. Unire alla ricotta ben mescolata con una forchetta i carciofi, le uova leggermente battute, aggiungere di sale e pepe. Stendere la sfoglia in una teglia non troppo alta, tenendo sul fondo la carta vegetale che l'avvolge, bucherellare la pasta con una forchetta e riempire con il composto di ricotta e carciofi. Coprire la teglia con carta stagnola e cuocere in forno a 180 gradi per circa 50 minuti. A metà cottura togliere la stagnola per dorare la superficie.

TORTA DI CAROTE
Ingredienti: 250 grammi di zucchero, 250 grammi di carote, 250 grammi di mandorle (sgusciate ma non spellate), 6 uova, un bicchierino di rum, un pizzico di sale, 2 cucchiaini rasi di lievito, burro e pan grattato per la teglia.

Montare i tuorli con lo zucchero fino a quando sono chiari, aggiungere le mandorle tritate a farina (unire un po' di zucchero nel tritamento per evitare che le mandorle lascino l'olio), le carote macinate, il rum, il lievito ed infine gli albumi montati a neve fermissima con un pizzico di sale. Versare in una teglia antiaaderente imburrata e spolverizzata di pan grattato e cuocere a 180 gradi per 35 minuti. Controllare la cottura con uno stecchino. Prima di servire, cospargere la torta di zucchero a velo.

**** Hotel ****
La Fonte

Via Sabbioni, 16
25050 Ome (Brescia)
Tel. 030 6527842 - Fax 030 6529684
www.lafontehotel.com
info@lafontehotel.com

...L'Hotel La Fonte è immerso nelle verdi colline di Ome a poca distanza dalle Terme del paese, dall'Antico Maglio Averoldi appena restaurato e a cento metri dalla Clinica San Rocco. L'Hotel La Fonte si trova al centro della Franciacorta, tra Brescia ed il Lago d'Iseo, zona rinomata per la produzione di vini dall'ottima qualità e per una cucina semplice ma ricca nei sapori di un tempo.

Convenzione Clinica San Rocco



PAGAMENTI RATEALI

ELETTRODOMESTICI - VIDEO - HI FI - COMPUTER - TELEFONIA - CLIMA

Aloisio

MONTICHIARI (BS) - Via Cesare Battisti, 58 - Tel. 030 961138
aloisioelettronica@libero.it



INTERESSI BASSI CON CARTA EURONICS

...“È una domanda che avrebbe bisogno di dibattiti, libri, esperti e... concertazione per dare una risposta sufficientemente seria. Invece si va avanti con decisioni calate dall'alto, poco spiegate e quindi difficilmente comprensibili”.

Quali le tematiche principali?

“I temi sono molti, si potrebbe partire dalle tangenziali interne al territorio comunale di Ghedi, dall'aeroporto civile e militare, dalla viabilità su gomma da una parte e la strada ferrata con la TAV e la Metropolitana dall'altra, dalla salvaguardia del territorio, dalla promozione dell'area chiamata - Bassa - che è invece ALTA per cultura, arte e tradizioni per finire al Piano d'Area di recentissima presentazione.”

Da dove partiamo?

“Direi che la madre di tutte le questioni è rappresentata dal PIANO D'AREA che ruota intorno allo sviluppo possibile dell'aeroporto in un lasso di tempo che potrebbe coprire i prossimi 15-20 anni. Ora, devo dire che su questo tema non c'è stato rapporto corretto con la Provincia e Regione nel senso che noi Sindaci non siamo stati sufficientemente coinvolti nella stesura di questo strumento fondamentale per lo sviluppo delle nostre comunità. E quando parlo di Comunità mi riferisco ai Comuni di Montirone, Montichiari, Castenedolo e Ghedi: non quindi solo di Montichiari come qualche organo di stampa ha erroneamente riportato. Premesso che non sono contraria allo sviluppo dell'aeroporto, anzi, penso che sia determinante per la crescita economica di tutta l'area, credo sia necessario capire quali sono i programmi e le strategie di sviluppo dello scalo aeroportuale. Questo non può essere ottenuto lasciando ai margini i Comuni che maggiormente sono coinvolti in questo processo”.

Vuole meglio specificare questo passaggio?

“Il PIANO D'AREA è lo strumento tecnico-logistico, una sorta di piano regolatore sovracomunale, fatto per far convivere le necessità di sviluppo dello scalo e le

Intervista al Sindaco di Ghedi Dott.ssa Anna Giulia Guarneri

Brughiera, quale futuro?

esigenze di buona vivibilità delle comunità che da secoli esistono sul territorio. Ora non è pensabile fare questo senza coinvolgere i Sindaci democraticamente eletti dalla popolazione. Se lo sviluppo è indispensabile non può essere portato avanti ad ogni costo ma soprattutto deve essere governato coinvolgendo i cittadini che saranno spettatori-attori di questa nuova fase di trasformazione della nostra terra”

Cosa auspica allora?

“Sogno un tavolo permanente di concertazione tra Comuni, Provincia, Regione, Aeroporto, Ferrovie e Autostrade per tenere costantemente monitorata la situazione che si presenta intricatissima tenendo anche conto che il pedaggio da pagare allo sviluppo, sulla questione ambientale, sarà altissima se fin da ora, insieme, non mettiamo mano, con coscienza, a tutta la questione”

Se si potesse scrivere da zero una “Carta Costituente” per il territorio quali principi fon-

danti vorrebbe poter inserire?

“Vorrei che fosse scritto a caratteri cubitali che - IL TERRITORIO E' UN BENE COMUNE CHE VA GESTITO IN FORME SOVRACOMUNALI IN CONSORZI DI COMUNI ASSOCIATI- io dico - NO ALLO STRAVOLGIMENTO DEL TERRITORIO, ANCHE SE SONO FAVOREVOLE ALLO SVILUPPO, NEL RISPETTO DELLA QUALITA' DELLA VITA DEI CITTADINI”

E rispetto all'aeroporto militare quale è il Suo parere?

“Le notizie ufficiali ci dicono che all'interno della base ci siano testate nucleari difficilmente trasportabili: ufficialmente, come Sindaco, non so nulla.

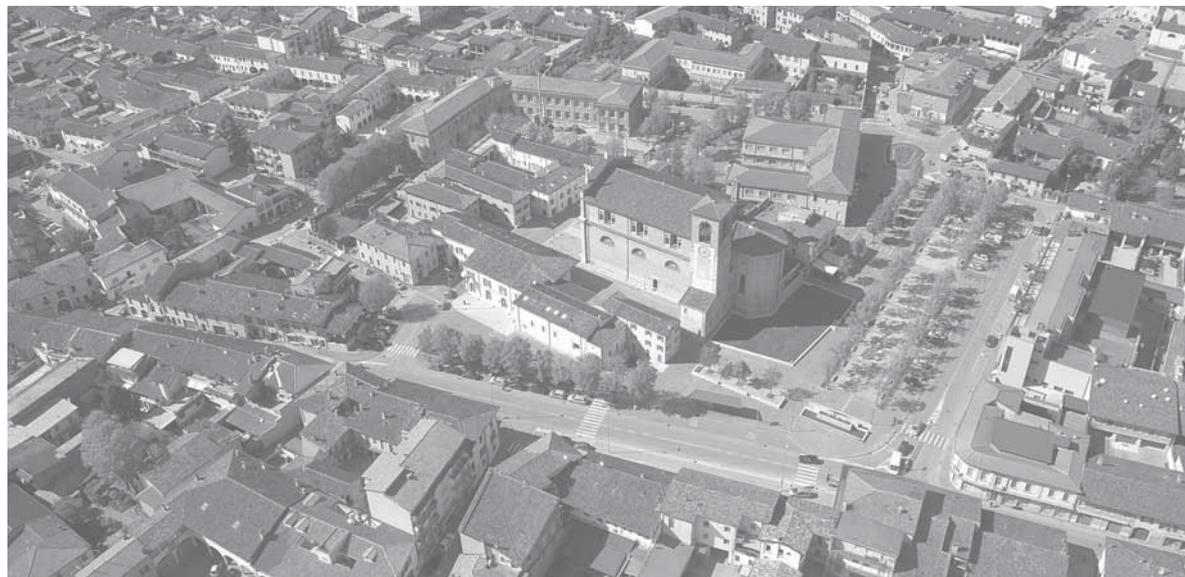
Devo comunque dire che spero che queste testate nucleari se ne vadano al più presto come auspico il disarmo di tutti a livello mondiale. A questo proposito segnalo che il Consiglio Comunale di Ghedi, all'unanimità, il 20 dicembre 2005, ha aderito all'associazione - SINDACI PER LA PACE - che ha come presidente il Sin-



daco di Hiroshima. Per il resto mi sembra di poter dire che con la base militare c'è sempre stata una buona convivenza e credo che per i prossimi 15 anni nulla cambierà.

Riguardo alle voci, sempre più insistenti, che pensano all'aeroporto militare di Ghedi come naturale ampliamento dell'aeroporto civile Gabriele D'Annunzio di Montichiari, credo che la cosa vada vista con la giusta attenzione: perché ci troveremmo di fronte ad uno dei più grandi aeroporti d'Europa situato nella nostra brughiera. Visto che questo appare come una prospettiva più che possibile è doveroso che ci si attrezzi adeguatamente per attutire l'urto di un simile sconvolgimento”.

La Redazione



Ghedi, il centro storico

Il tuo Sogno è il nostro Lavoro



Progetto, Fornitura, Posa

Pavimenti, cordoli e murature "chiavi in mano" ottimizzando i tempi e garantendo un sicuro risparmio.

NOVAGLI DI MONTICHIARI (Bs) - Via Erculiani, 192 - Tel. +39 030 9665911
www.centropose.it - E-mail: centropose@centropose.it



Il servizio in Opera