

SABATO 20 LUGLIO 2019

**IL CASO. L'articolato fronte che si oppone all'opera non ha dubbi: «I cantieri non apriranno entro settembre»**

## Sull'«autostrada» della Valtrompia scatta l'esposto alla Corte dei Conti

**«Quasi 20 milioni al chilometro: è la provinciale più cara al mondo»**

Proclami e politica degli annunci non basteranno a far avviare

«realmente» i lavori del raccordo autostradale della Valtrompia. Ne sono convinti i comitati contrari all'infrastruttura, che ribadiscono come «la posa della prima pietra non è poi così scontata». I motivi? «Ci sono troppi nodi da sciogliere - spiega Sergio Aurora del Comitato No Autostrada -. A partire dalle sentenze del Tar e del Consiglio di Stato relative ai ricorsi sulla Valutazione di impatto ambientale scaduta da anni. L'autorità anticorruzione deve ancora vagliare il nostro esposto sul fatto che il lotto del raccordo, rispetto a quello messo a gara, è cambiato radicalmente.

Tecnici Anas e amministratori del territorio sostengono che i lavori partiranno sulla parte invariata del progetto, ma il tunnel è totalmente

diverso, senza contare le varianti sia a valle che a monte, dal raccordo con la Sp 19 a Concesio, fino all'uscita della galleria a Sarezzo e al prolungamento per Lumezzane Termine. Non sono modifiche di poco conto». «Come è possibile - si chiede Aurora - che resti valida la gara di un progetto che ha subito tutte queste modifiche?». Anche la Corte dei Conti sarà chiamata in causa. «Stiamo preparando un esposto, perchè dai 155 milioni di euro del primo progetto siamo arrivati oggi a superare abbondantemente i 200. Praticamente un costo maggiore in cambio di minori opere». Nel frattempo, Anas il 27 giugno ha inviato una lettera ai Comuni della Valtrompia, esclusi Lumezzane e Gardone, per chiedere l'autorizzazione paesaggistica. «Insomma, pensiamo che a fronte di tutti questi passaggi tecnici e amministrativi, ben difficilmente a metà settembre i lavori "veri" potranno partire», rimarca Aurora. DELL'ORIGINALE progetto di «autostrada della Valtrompia», ad oggi è rimasto ben poco. «La definizione attuale è "strada extraurbana principale". Insomma, una doppia retrocessione - osserva Eugenio Cagna del Comitato No autostrada di Concesio -: come dire che dalla serie A siamo scesi tra i Dilettanti. Il progetto appaltato nel 2008 alla Salini prevedeva 2 corsie da 3,75 metri per ogni senso di marcia, più una di emergenza di 3 metri per doppia percorrenza, uno spartitraffico di 2,60 metri e una banchina di 70 centimetri. Oggi, con una spesa di oltre 200 milioni, avremo soltanto 2 corsie, una banchina di 1,85 metri, non ci saranno corsie di emergenza e guard rail. Una follia - precisa Cagna -: con una sola canna per direzione di marcia, la galleria sarà pericolosissima». Eppure sembra che la Commissione gallerie abbia dato parere favorevole. «Ma su quale progetto? - insiste Cagna -. Il primo o l'ultimo? Senza contare che la direttiva dell'ottobre 2006 in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea indica espressamente che "se il volume di traffico supera i 10 mila veicoli al giorno per corsia, le gallerie devono essere realizzate a doppio fornice con traffico unidirezionale". Significa che questa galleria è fuori norma». IL PROGETTO definitivo, spiega Ferdinando Alberti, consigliere regionale del M5S, «non sarà pronto prima di settembre o ottobre: me lo ha confermato l'Anas. Inoltre, sull'ipotesi dell'incarico ad un commissario, avanzata nei giorni scorsi, ritengo che quest'opera non necessiti di una figura di questo tipo». «La nostra opposizione è scritta nei numeri e nei costi - aggiunge Marco Apostoli, consigliere provinciale della lista Provincia Bene Comune -. Questa sarà la strada provinciale più costosa



**I rappresentanti del fronte che si oppone al raccordo autostradale**

del mondo: oltre 200 milioni per 11 chilometri. Il problema della viabilità della nostra provincia è altro: con molti meno soldi si potrebbero sistemare tutte le strade e i ponti. È evidente che è soltanto una scelta politica». INTANTO martedì prossimo in Broletto è stato convocato un incontro tra gli amministratori dei paesi coinvolti nel progetto, la Comunità Montana della Valtrompia, tecnici Anas e del Broletto. «È quantomeno singolare che una conferenza istituzionale non sia aperta ai consiglieri provinciali - incalza Apostoli -. Risulta peraltro che a tirare le fila dell'incontro sarà Diego Peli, ex consigliere provinciale, che non ha nessun titolo per sedersi a quel tavolo. Allo stato attuale non esiste nessuna nomina o decreto firmato dal presidente Samuele Alghisi che dà mandato di "consulenza" a Peli, incaricato invece di tenere un Tavolo di lavoro con sindacati e industriali, peraltro non invitati alla riunione di martedì». © RIPRODUZIONE RISERVATA