

GIOVEDÌ 10 MAGGIO 2018

IL CASO. In vista della sentenza del Consiglio di Stato, le parti sono tornate a trattare per definire una road map che metta al riparo l'opera da ulteriori ritardi

Autostrada, apertura dei cantieri più vicina

Anas e Gruppo Salini stanno mettendo a punto un articolato accordo che prevede di dimezzare la larghezza del tratto di raccordo in galleria

CINZIA REBONI

© RIPRODUZIONE RISERVATA La galleria si stringe, il tunnel metaforico si allarga. Un ritocco al segmento coperto del tracciato, e il percorso verso l'apertura dei cantieri dell'autostrada della Valtrompia è tornato improvvisamente in discesa. Aspettando la sentenza del Consiglio di Stato - chiamato il 7 giugno a fissare il definitivo costo dell'opera - Anas e Gruppo Salini sono tornati a sedersi attorno a un tavolo per trovare una soluzione. Che stavolta sembra dietro l'angolo. Le parti hanno trovato un accordo che sarà ratificato nei prossimi giorni. La quadratura del cerchio è racchiusa nella riduzione del progetto della parte in galleria: in sostanza, anziché avere due «canne» a doppia corsia nel tunnel, ci si accontenterà di una corsia sola per ogni direzione di marcia. Tutto questo porterebbe ad una fisiologica riduzione dei costi di materiale e giorni di lavoro dell'impresa, permettendo di restare nel budget dei 155 milioni inizialmente previsti per il raccordo autostradale tra Concesio e Sarezzo. E alla firma del contratto, che metterebbe entrambe le parti al riparo dagli effetti del Consiglio di Stato che potrebbe rimescolare le carte. Il nodo è infatti tutto nella quantificazione del risarcimento che deve essere riconosciuto al costruttore per il ritardo nella sottoscrizione del contratto: si è passati dai 58 milioni stabiliti dal commissario regionale agli 8,7 «ridimensionati» dal Tar dopo il ricorso di Anas. Cifra che però il Gruppo Salini non ha ovviamente accettato, rifiutandosi di «accontentarsi» di un rimborso una tantum. ASPETTANDO LA SENTENZA del massimo grado della giustizia amministrativa, il progetto va verso un'ulteriore riduzione: si è infatti passati dall'iniziale autostrada di 30 chilometri alla tangenzialina di 11, di cui quasi 7 in galleria, per giunta adesso a due corsie anziché a 4. «Sotto il profilo tecnico sarebbe stato assurdo fare quattro corsie in galleria, quando poi ci si immette nuovamente su una strada "dimezzata" - spiega Dario Balotta di Legambiente commentando la svolta -. Un'eccedenza di capacità che non trova nessuna giustificazione, se non nel fatto che al termine della galleria verrebbero già delineate le due traiettorie, una per Ospitaletto e l'altra per Brescia». Ma questo dimostra anche «che era stata stimata una sovracapacità assolutamente inutile - commenta ancora Balotta -. Un progetto che non ha più senso, mentre sarebbe più logico distribuire le risorse per le vere necessità del nostro territorio, per la manutenzione dei 450 ponti e dei 40 chilometri di gallerie, e la messa in sicurezza dell'intera rete viabilistica bresciana». La soluzione prevista da Anas e gruppo Salini metterebbe fine all'annoso braccio di ferro che si era arenato davanti ai giudici amministrativi. Un passo avanti sostanziale nella chiusura della trattativa, un passo indietro, forse, sulla portata del progetto. «Il fatto di arrivare ad una mediazione porterà ad una riduzione dei costi di almeno un terzo - sottolinea Balotta -. D'altra parte, se i soldi non bastano, non c'è altra soluzione che ridimensionare l'opera. Ma questa è ancora una volta la dimostrazione che il faraonico progetto dell'autostrada della Valtrompia non esiste più. Questa piccola parte rimasta, ora viene ulteriormente ridotta. Forse sarebbe meglio prendere atto che non c'è più la necessità di fare né autostrade, né bretelle». LA NEGOZIAZIONE tra Anas e Salini di fatto modifica la struttura dell'opera e «dimostra che questo progetto è



Verso una nuova svolta nel tormentato iter dell'Autostrada della Valtrompia in gestazione da 20 anni

ormai obsoleto. La bretella autostradale della Valtrompia non è prioritaria e non risponde più alle reali esigenze del territorio, dove la delocalizzazione è ormai un fatto assodato - afferma ancora Balotta -. Non dimentichiamo che il raccordo viene finanziato con le risorse girate all'Anas da Serenissima in cambio della proroga della concessione autostradale Brescia-Padova per trent'anni. Sono soldi veri, a cui dare un'importanza assoluta». © RIPRODUZIONE RISERVATA