

IN VALTROMPIA. Gli oppositori mettono in dubbio la necessità dell'opera alla luce anche del mutato quadro economico

Autostrada, il fronte del no all'attacco

*Un nuovo ricorso al Tar
contro la bretella
da Concesio a Sarezzo:
i nodi di Via e finanziamenti*

«Oltre che uno sperpero di risorse collettive e uno scempio ambientale, l'opera è anche priva dei crismi di legge: ecco perché chiederemo al Tar di bloccare i lavori». Dopo lo slittamento a settembre dell'apertura dei cantieri imposta dall'aggiornamento del prezzario dei materiali di costruzione, e nonostante la benedizione del ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio, si addensano nuove nubi su quella che con un eccesso di enfasi si continua a definire autostrada della

Valtrompia. Il comitato «No autostrada, sì metrobus» è passato dalle parole ai fatti, presentando un ricorso ai giudici amministrativi per fermare l'infrastruttura, ovvero la bretella di 4,2 chilometri destinata a collegare Concesio a Sarezzo. I contenuti dell'iniziativa legale sono stati illustrati dall'avvocato Pietro Garbarino, estensore del ricorso, e da Sergio Aurora del Comitato. «La Valutazione di impatto ambientale del progetto è scaduta da dieci anni - osserva Garbarino - questo basterebbe da solo ad inficiare l'iter. La circostanza è stata certificata anche da una sentenza del Tar del 2008, che continua ad essere ignorata da amministratori e promotori dell'operazione. Le ripetute diffide inviate in questi anni ad Anas, Ministero e impresa



L'avvocato Pietro
Garbarino

che ha vinto l'appalto, sono sempre rimaste senza risposta». La Via ha cristallizzato la situazione del territorio di 15 anni fa. «All'epoca, lo scopo dell'autostrada era quello di dare impulso e sbocchi viabilistici ad un'area a forte industrializzazione, ma il mondo è cambiato, e anche la Valtrompia, che ora ha altre priorità - sottolinea il legale -. Già a suo tempo la Via aveva evidenziato alcune criticità, tanto che lo studio di compatibilità ambientale, per far quadrare il cerchio, aveva inserito tantissime prescrizioni, peraltro mai recepite». Sullo sfondo, per il comitato, c'è poi l'anomalia dei canali di finanziamento dell'opera, che costerà 258 milioni di euro. «La decadenza della Via, come sostenuto dalla sentenza del Tar - afferma Garbarino - invalida tutti gli altri atti collegati al progetto», compreso l'accordo tra Autostrada Brescia-Padova e Anas, che ha già portato al versamento di 124 milioni di euro. Se i cantieri dovessero partire, nonostante il ricorso pendente, il comitato chiederà la sospensiva al Tar. Al di là degli aspetti giuridici, restano le valutazioni critiche sulla reale necessità dell'opera. «La 345 per cinque anni sarà penalizzata dai cantieri - sottolinea Aurora - con ricadute pesantissime sulla viabilità del comprensorio e per tutte le attività commerciali e produttive. Il completamento dell'opera non ha senso, soprattutto a fronte del progetto della Loggia di prolungare il metrobus fino a San Vigilio. Riteniamo che l'infrastruttura sia ampiamente superata e che le risorse potrebbero essere destinate alla riqualificazione della 345 e delle tante strade provinciali in apnea». Ci sono poi altre due incognite: la richiesta dei sindaci di allungare di un chilometro la doppia galleria da Sarezzo fino a Lumezzane, in località Termine (senza questa variante l'autostrada non avrebbe senso, ripetono gli amministratori), e la reazione della commissione Ue alla quale gli ambientalisti hanno chiesto di far luce sugli intricati meccanismi economici dell'opera.

Cinzia Reboni