

CONCESIO. Un affollato incontro pubblico ha aperto la campagna di sensibilizzazione

L'autostrada non è un obbligo Il «no» rilancia la battaglia

*Commissione europea in campo
per la proroga alla Brescia-Padova
ma ci sarà anche un ricorso al Tar
sulla «Via» scaduta ormai da anni*

L'autostrada della Valtrompia è ormai un'opera inevitabile? Secondo il comitato del «no» che venerdì sera ha organizzato un affollato incontro a Concesio (i prossimi si svolgeranno a Sarezzo e Villa Carcina) per informare i cittadini sullo stato dei fatti, l'opera si può evitare eccome. I membri del



Concesio: il pubblico presente alla serata sul caso autostrada

gruppo «No autostrada sì metrobuss» hanno come primo obiettivo quello di fare informazione, ma non nascondo la volontà di seguire le vie giudiziarie per far chiarezza sulla vicenda. «Abbiamo già inviato un'istanza alla Commissione europea per accertarci che la concessione prorogata fino al 2026 alla Brescia Padova non infranga nessuna regola - anticipa Sergio Aurora -. Il Governo dichiara che è stato fatto tutto in maniera corretta, vedremo se l'Europa è dello stesso parere. Presenteremo poi un ricorso al Tar per far rispettare la sentenza del 2008 che imponeva di rifare la Valutazione d'impatto ambientale. Un progetto come questo non può affidarsi a una Via scaduta nei termini e nei contenuti». IN EFFETTI negli ultimi anni la situazione in Valtrompia è cambiata, non solo per la crisi, ma anche per una viabilità migliorata. La Via scaduta non tiene conto della

nuova bretellina che collega Villa Carcina a Concesio e nemmeno delle polveri sottili sempre oltre i limiti. In merito al progetto, poi, il termine autostrada non sembra adeguato a quelli del comitato: «Del piano iniziale, quello da 900 milioni, è rimasto solo il tratto tra Concesio e Sarezzo (258 milioni) - ricorda Alberto Rizzinelli - Nemmeno 7 chilometri. Meglio definirla tangenziale: terminerà dietro l'Esselunga per risputare il traffico all'altezza del Crocevia di Sarezzo». Non solo: «Nel 2001 si pensava che il traffico sarebbe aumentato ancora a causa dei poli industriali in forte crescita. Poi è arrivata la crisi e molte aziende si sono trasferite. Oggi il quadro è differente: una nuova strada non ha senso - prosegue Rizzinelli -. Il volume di veicoli (40 mila al giorno) è principalmente rappresentato dalle automobili di chi si sposta da un paese all'altro per andare al lavoro. I mezzi pesanti sono una piccola fetta». Infine il comitato rimette l'accento sulla possibilità di estendere la metro fino in valle per alleggerire il traffico dei pendolari e lasciare spazio ai camion: «Ci viene detto che questi 258 milioni devono essere spesi come deciso - concludono -, ma altrove la politica ha fatto cambiare anche queste scelte».

Marco Benasseni