

**AUTOSTRADA DELLA VALTROMPIA.** Mentre il fronte degli oppositori annuncia un nuovo ricorso al Consiglio di Stato: «Quell'opera non s'ha da fare»

## Anas all'attacco: «Revisione prezzi ingiusta»

*Non finiscono i colpi di scena:  
l'ente delle strade contesta  
l'adeguamento dell'importo  
dell'appalto chiesto dall'impresa*

Cinzia Reboni Sull'autostrada della Valtrompia si scatena anche il fuoco amico. L'Anas è pronta ad impugnare la perizia del Commissario regionale che, in seno alla vertenza davanti al Tribunale amministrativo con l'impresa incaricata dei lavori la Salc-Carena, ha ridefinito al rialzo il prezziario dei materiali, facendo salire il costo complessivo del raccordo fra Concesio e Sarezze - compresi gli oneri per la sicurezza - a 213 milioni. UNA CIFRA LIEVITATA di 58 milioni rispetto all'aggiudicazione della scorsa primavera, ma che inizialmente sembrava potesse mettere d'accordo le parti in vista dell'udienza decisiva davanti al Tar del 7 dicembre. Invece Anas sembra non ritenere congruo il calcolo del commissario Filippo Dadone: se il tribunale decidesse di accogliere il ricorso, i tempi dell'apertura dei



Autostrada della Valtrompia: dopo le proteste arrivano anche i ricorsi



L'avvocato Pietro Garbarino

cantieri - inizialmente annunciata addirittura a giugno dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio - slitterebbe nuovamente.«Il nuovo ricorso dell'Anas al Tar contro la revisione dei prezzi dimostra che l'azienda delle strade non è disposta a pagare un pesante costo aggiuntivo per un'opera non strategica - spiega Dario Balotta, responsabile Trasporti di Legambiente Lombardia confermando le intenzioni dell'Anas -. L'autostrada della Valtrompia infatti non è un'opera pubblica pagata con risorse private, come sostiene la Provincia, ma un'opera pubblica inutile o certamente non prioritaria pagata da risorse pubbliche. I 258 milioni di risorse girate all'Anas che provengono dalla Serenissima lo sono state in cambio della proroga della concessione pubblica della Brescia-Padova fino al 2026. É come se si considerassero private le risorse comunali provenienti da Imu e Tasi, pagate dai cittadini».Secondo Balotta, «sarebbe meglio dirottare i fondi dell'autostrada sul restyling e la messa in sicurezza dei 450 ponti e i 40 chilometri di gallerie disastri del territorio bresciano, e per riasfaltare le strade della provincia».E sul fuoco di sbarramento sull'opera irrompe anche l'appello al Consiglio di Stato del comitato «No autostrada, sì metrobus» contro la sentenza del Tar, che in ottobre ha respinto - ritenendolo «irricevibile e inammissibile» - il ricorso imperniato sulla Valutazione di impatto ambientale scaduta da dieci anni. Un particolare, secondo i ricorrenti, che sarebbe bastato da solo ad inficiare l'iter del progetto. Ma i giudici amministrativi - sconfessando una sentenza del Tar del 2008 - non sono stati dello stesso parere.«Contro una sentenza che ci ha deluso e amareggiato - sottolinea l'avvocato Pietro Garbarino - presentiamo ora un ricorso al Consiglio di Stato, sperando di avere quelle risposte che il Tar non ci ha saputo dare. Avevamo chiesto di entrare nel merito di una Via scaduta, del silenzio-rifiuto rispetto alle numerose diffide presentate dal comitato, censurando l'atteggiamento di un'amministrazione che si appresta a fare un'opera pubblica senza averne i presupposti fondamentali. Ci è stato risposto con una sentenza di carattere procedurale, che non è entrata nel merito della tematica. In sostanza, non è stato affrontato il problema di fondo: quest'opera può essere avviata o no? Vogliamo che il Consiglio di Stato risponda».Sullo sfondo restano altri nodi. «Il



Eugenio Cagna

ricorso dell'Anas al Tar sui costi lievitati da 155 a 213 milioni di euro, che apre scenari che potrebbero sfociare nel danno erariale, è solo l'ultimo tassello - osserva Sergio Aurora del comitato -. Inoltre, non c'è stata ancora nessuna risposta ufficiale da parte di Anas alla richiesta di variante presentata dalla Provincia su indicazione dei sindaci di Gardone, Sarezzo e Lumezzane. Non si conoscono i costi dei terreni da acquisire di una trentina di proprietari nell'area di 1 chilometro e 200 metri tra il Crocevia di Sarezzo e Valle di Lumezzane». «Gli stessi sindaci hanno dichiarato, mettendolo nero su bianco nelle delibere consiliari, che senza questa variante fondamentale l'autostrada non porterà alcun beneficio, quindi è inutile - spiega Eugenio Cagna del comitato -. Senza tener conto che nel 2018 inizieranno i lavori per l'intervento sul ponte della Sp 19, quelli per il depuratore di valle e alla rotonda di Ponte Zanano sullo svincolo per Polaveno-Iseo, che renderanno la Valtrompia un inferno, sia per chi ci vive che per chi deve transitarci ogni giorno». © RIPRODUZIONE RISERVATA © RIPRODUZIONE RISERVATA