

Brescia 2015: infrastrutture a gogó!

Autostrade, Tav, aeroporto...

La situazione attuale

Nell'ultimo scorcio del 2014 la stampa locale ha ospitato innumerevoli interventi e notizie sulle infrastrutture trasportistiche locali, sullo stato dell'arte e sui progetti in cantiere.

La situazione attuale è ampiamente nota.

Sull'asse Milano – Venezia è operativa dal 1878, nell'attuale percorso che non tocca Bergamo, una delle più antiche tratte ferroviarie nazionali, ovviamente a doppio binario.

Per la viabilità su gomma, accanto alla vecchia statale Milano Venezia, in gran parte già riqualificata a superstrada, con due o tre corsie nel percorso urbano (circonvallazione sud), è operativa dal 1962 l'autostrada *Serenissima* A4, successivamente potenziata a tre corsie nel tratto Bergamo – Venezia che diventano quattro nel tratto Bergamo – Milano; inoltre, da alcuni mesi, è attiva l'autostrada BreBeMi, A35, a tre corsie, lunga circa 62 km tra la periferia esterna di Brescia in zona Travagliato e quella di Milano in zona Melzo, priva, per ora, di raccordi con le tangenziali e autostrade milanesi e con le autostrade bresciane. Dopo i primi mesi di attività gli autoveicoli che la utilizzano si sono stabilizzati in circa 20.000 al giorno, rispetto ai 60.000 previsti dal *project financing*. La scarsità di utenti dipende certamente dai costi del pedaggio quasi doppi rispetto alla concorrente A4, dalla mancanza di raccordi con le altre autostrade, di cartellonistica, di pompe di benzina e di autogrill, ma probabilmente anche dal fatto che non è realistico un raddoppio dei viaggiatori tra Brescia e Milano. Sta di fatto che questa situazione ha già messo in crisi la celebrata prima autostrada interamente costruita senza denaro pubblico, anche se questo era vero solo in parte (G. Barbacetto, *Molti soldi, pochi automobilisti: l'affare Brebemi (solo per Gavio)*, "Il Fatto quotidiano" 4 gennaio 2015): i privati in senso stretto, ovvero i soci industriali (il Gruppo Gavio con il 12,75%, Pizzarotti con il 6,4%, Unieco con il 5,78% e la famiglia Mattioda con il 5,3%) si sono caricati di meno di un terzo dei costi che sarebbero saliti negli anni da 800 milioni a 1,6 miliardi, diventati infine 2,4 miliardi con gli oneri finanziari, cosicché i 520 milioni dei soci privati sono stati rimpinguati dall'intervento della Cassa depositi e prestiti, controllata dal Tesoro, della Bei, la Banca europea, delle Camere di Commercio oltre che da una miriade di Enti locali, e delle banche, innanzitutto Intesa – San Paolo, primo azionista con il 42,51%. Ed ecco che a fine 2014, il Ministro per le Infrastrutture Maurizio Lupi, smentendo le sue stesse precedenti smentite al riguardo, avrebbe inserito nella Legge di stabilità un provvidenziale art. 299 che prevede uno stanziamento di 300 milioni, 20 all'anno dal 2017 al 2031, per la "realizzazione di opere di interconnessione di tratte autostradali per le quali è necessario un concorso finanziario per assicurare l'equilibrio del piano economico e finanziario". La Regione Lombardia, per non essere da meno, ha messo a disposizione della BreBeMi 60 milioni di euro.

Infine, dal 16 marzo 1999, è operativo con alterne fortune, a 15 km da Brescia, l'aeroporto civile di Montichiari che ha utilizzato i precedenti spazi di un aeroporto sorto ai primi del Novecento, inizialmente civile e poi militare nel corso della seconda guerra mondiale. L'aeroporto ha inizialmente puntato su alcune compagnie aeree che sono poi fallite, come Ocean Cargo e Air Bee, mentre la crescita esponenziale del vicino aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, oltre a quella dell'aeroporto di Verona-Villafranca, ne hanno compresso ogni potenzialità. Tra il 2002 e il 2008, la società dell'aeroporto di Montichiari ha accumulato 30 milioni di euro di debiti, arrivando al 31° posto per volumi di traffico su 37 scali in Italia, con un solo volo passeggeri operativo. Nel 2010 si è di fatto trasformato in aeroporto commerciale in particolare per voli cargo di Poste italiane. La gestione è affidata alla società *Aeroporti Sistema del Garda* che è di proprietà all'85% dell'Aeroporto di Verona-Villafranca "Valerio Catullo", al 7,5% della Provincia di Brescia e al 7,5% della Camera di Commercio di Brescia.

Un convulso affastellamento di progetti futuri

Per quanto riguarda il trasporto su rotaia a breve si dovrebbe avviare il completamento della nuova linea ad alta velocità, Tav, Milano – Venezia, ad integrazione di quella già operativa Milano – Torino, destinata a proseguire nel tratto contestatissimo Torino - Lione. Il recente “Sblocca Italia” ha impresso un’accelerazione mettendo a disposizione risorse certe pari a circa 750 milioni di euro da cantiere, però, in tempi strettissimi, cui si aggiungerebbe in futuro 1 miliardo e mezzo. ,



<http://www.rfi.it/cms/v/index.jsp?vgnextoid=3b8cb4050e64c110VgnVCM100003f16f90aRCRD>

Il tracciato Tav Brescia-Verona



“Corriere della Sera”
7 novembre 2014

Il tracciato, dunque, prevede un percorso nuovo, rispetto alla linea storica, con una stazione passeggeri a Montichiari a servizio dell’Aeroporto, secondo il progetto di 13 anni fa in cui si ipotizzava di potenziare l’aeroporto di Montichiari trasformandolo in un secondo *hub* del Nord Italia, ovvero uno scalo internazionale di raccordo come quello di Malpensa. In questo contesto la città di Brescia rischierebbe di essere bypassata, cosicché, inevitabilmente, si è aperto un penoso conflitto con Montichiari per rivendicare la fermata di un maggior numero di treni presso il proprio campanile. Un simile percorso, che sembra “immodificabile” data l’urgenza di apertura dei cantieri, ovviamente, comporta un considerevole consumo di suolo agricolo, in particolare quello pregiatissimo dei vitigni Lugana Doc, nel territorio a sud del lago di Garda.

Ma nel frattempo, come si è già accennato, l’aeroporto di Montichiari ha nei fatti subito un declassamento da scalo passeggeri a commerciale, per cui si avrebbe il paradosso di una stazione Tav che deposita ed accoglie passeggeri alla stazione di Montichiari per un aeroporto che carica e scarica solo merci. Da anni è noto che Montichiari non ha futuro come aeroporto passeggeri. Infatti l’Enac licenziando lo *Studio dello sviluppo degli aeroporti italiani*, il 1° settembre 2010 (www.enac.gov.it/La_Comunicazione/Pubblicazioni/info464245000.html), si poneva esplicitamente l’obiettivo di porre un alto alla polverizzazione aeroportuale e alle guerre di campanile, individuando ben 24 (la metà di quelli oggi in funzione) scali che dovrebbero essere chiusi o drasticamente ridimensionati perché hanno un bacino di traffico insufficiente o vincoli infrastrutturali insuperabili. A questi scali lo Stato non dovrebbe più fornire nessun aiuto o sostegno finanziario, promuovendo lo spostamento del traffico verso scali più efficienti. Tra queste vittime illustri era indicato l’aeroporto di Montichiari, che avrebbe potuto avere un ruolo futuro solo come scalo commerciale. Prospettiva confermata dal nuovo «Piano nazionale degli aeroporti» del ministero dei Trasporti. “La bozza del piano precisa che un aeroporto può essere definito «di interesse nazionale» a due condizioni: che l’aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all’interno del bacino territoriale, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano intende incentivare; e che sia in

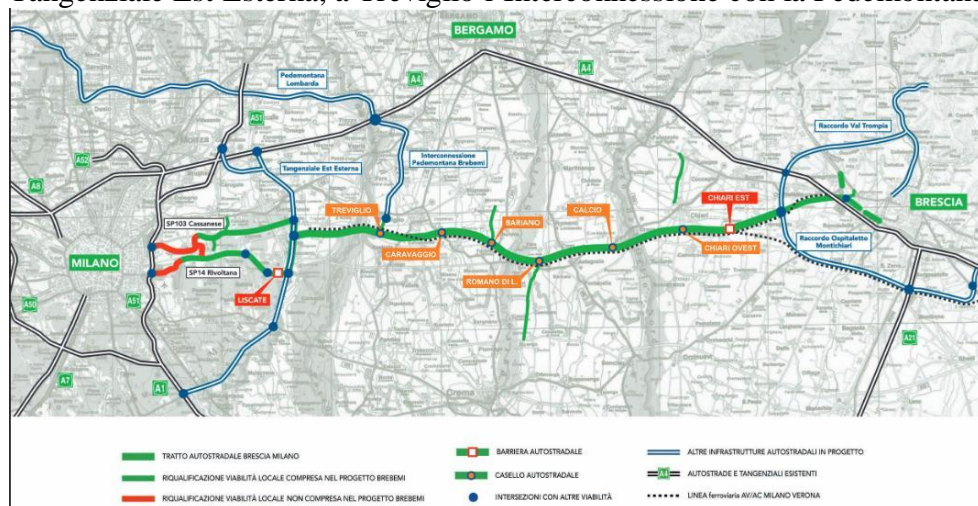
grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale. Per il D'Annunzio di Montichiari la vocazione è quella del trasporto cargo". (Redazione online, *Aeroporto di Montichiari di «interesse nazionale»*. Secondo il ministero dei Trasporti appartiene ai 26 scali che andranno potenziati, "Corriere.it" 27 maggio 2014).

Ed in effetti, recentemente, sarebbe intervenuto un accordo tra la società dell'aeroporto Catullo di Verona e la Sabco che controlla Orio al Serio, per alleggerire in particolare quest'ultimo scalo, prossimo alla saturazione, dal traffico merci che verrebbe dirottato su Montichiari (G. Spatola, *Ecco perché Orio atterrerà a Montichiari*, "Bresciaoggi" 5 dicembre 2014)

Ciononostante, i "bresciani" non si danno per vinti. Nel 2009 una cordata bresciana, composta da Provincia, Comune, Camera di Commercio e imprenditori locali, aveva proposto alla società dell'aeroporto di Verona-Villafranca la cessione del suo 85% di quota della società di gestione dell'aeroporto bresciano, per poterne progettare un rilancio e hanno costituito a tal fine la società Aeroporto Brescia e Montichiari Spa, Abem. L'intenzione, ancora oggi, è quella di un futuro rilancio di Montichiari anche come scalo passeggeri, per cui in quella prospettiva potrebbe fungere da supporto sinergico la stazione Tav (N. Danesi, «D'Annunzio, Brescia e Abem non mollano», "Bresciaoggi", 19 dicembre 2014).

Insomma, di fronte ad un acclarato insuccesso, si azzarda "rilanciando", affiancando ad un aeroporto "traballante" una costosissima "stazione" Tav altrettanto se non più "traballante" (V. Rodolfi, *Aeroporto e Tav: così Montichiari diventa capitale. Stazione ad alta velocità per rilanciare il D'Annunzio. Ma il successo dell'operazione è una «scommessa»*, "Bresciaoggi", 14 novembre 2014).

La stessa opzione "disperata" verrebbe proposta per far fronte all'acclarato insuccesso della BreBeMi, azzardando il "rilancio" con nuove infrastrutture autostradali che dovrebbero offrire linfa vitale alla "esangue" direttissima Brescia – Milano: a Brescia la cosiddetta "Corda molle", ovvero il Raccordo Ospitaletto – Montichiari, e l'autostrada della Val Trompia; a Milano la nuova Tangenziale Est Esterna; a Treviso l'Interconnessione con la Pedemontana.



Considerazioni critiche di un cittadino non esperto di trasportistica

Ciò che impressiona di più, in questa contorta vicenda è l'assenza pressoché totale di un ragionevole disegno programmatico che tenga conto dei reali fabbisogni e dei vincoli ambientali: le opere si fanno per farle, perché girino soldi, forse tangenti...

Partiamo dai fabbisogni di mobilità e di trasporto.

Come si è accennato, le principali innovazioni trasportistiche che hanno introdotto un salto reale importante sull'asse Milano - Venezia sono avvenute, per la ferrovia verso la fine dell'Ottocento, nel contesto della prima industrializzazione, e per l'autostrada nel 1962, in pieno boom economico. Due momenti storici in cui si è determinata una straordinaria accelerazione economica, prima, con

l'ingresso dell'Italia del Nord nella civiltà industriale e, poi, con la crescita esponenziale della produzione manifatturiera e dei consumi.

La prima domanda che dovremmo porci: siamo oggi in una fase analoga in cui è prevedibile una nuova "straordinaria accelerazione economica" che comporti un vorticoso aumento della domanda di trasporto sia delle merci che dei passeggeri?

Perché quelle strutture presuppongono, se sommate nelle loro potenzialità (sarebbe folle ipotizzarne una concorrenza a somma zero, ovviamente!), almeno un raddoppio delle merci e dei passeggeri trasportati, ovvero una crescita economica paragonabile a quella registratasi nel famoso "miracolo" dei "30 anni gloriosi".

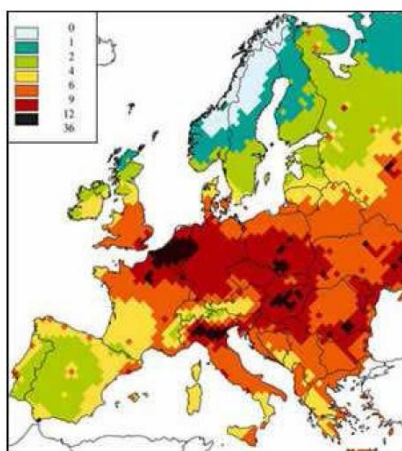
Ma uno scenario simile è possibile? Da almeno 15 anni i vari governi che si sono succeduti, di destra, o di sinistra, o di centro, hanno promesso una forte "crescita" del Pil, inserendo previsioni positive ogni anno nei Def e nelle leggi di stabilità, regolarmente smentite dai fatti, sicché oggi il Pil è fermo esattamente ai livelli di 15 anni fa. Del resto prima del boom gli italiani non avevano l'auto, il frigorifero, ecc., e l'esplosione consumistica era impellente; ma oggi, ad esempio, gli italiani hanno quasi un'automobile a testa, comprendendo i bambini e gli anziani, molto più degli olandesi non proprio arretrati, e sembra irrealistico ipotizzare che in futuro un solo utente ne possa condurre contemporaneamente due sulle nuove autostrade. Se poi consideriamo le merci, non possiamo ignorare che in molti settori le tecnologie informatiche hanno indotto, insieme alla distruzione di lavoro vivo (e il Jobs Act è un pannicello caldo), una notevole smaterializzazione: si pensi al crollo dei consumi e della produzione di libri, riviste e giornali, quindi di carta, e di conseguenza di trasporti, oppure all'impatto, anche sui trasporti, delle stampanti 3D.... Nel contempo è ormai avviato un processo di rilocalizzazione, non solo per l'incremento del km 0, riducendo il fabbisogno di trasporto merci.

In ogni caso non dovrebbe essere necessario scomodare l'amico Serge Latouche che da tempo ci spiega come il nuovo orizzonte sia quello di una decrescita serena fatta di "abbondanza frugale". Basterebbe un po' di buon senso: in un mondo finito la crescita infinita dell'economia è semplicemente una follia, mentre nella supercongestionata megalopoli padana un raddoppio della produzione, dei consumi e dei trasporti è semplicemente una stupidaggine.

Ma uno scenario simile, aggiungiamo, è desiderabile?

La Pianura padana è una camera a gas, dove per le cancerogene PM10 si superano normalmente tre volte i limiti di legge posti a tutela della salute. Per questo siamo già stati condannati dalla Corte di giustizia europea. Da molti anni si sa che ciò comporta una riduzione media di anni di vita:

Perdita nell'aspettativa media statistica di vita (mesi) a causa dell'esposizione a PM 2.5



"About 400,000 Europeans are dying prematurely every year as a result of air pollution, say the latest studies. Illnesses due to current levels of airborne particles lead to more than 100,000 extra hospital admissions per year."

EC, DG Environment 2005

http://europa.eu.int/comm/environment/news/efe/20/article_2434_en.htm

La Pianura padana è la zona dell'Italia, ma forse dell'intera Europa, con il più elevato indice di cementificazione e distruzione del suolo fertile.

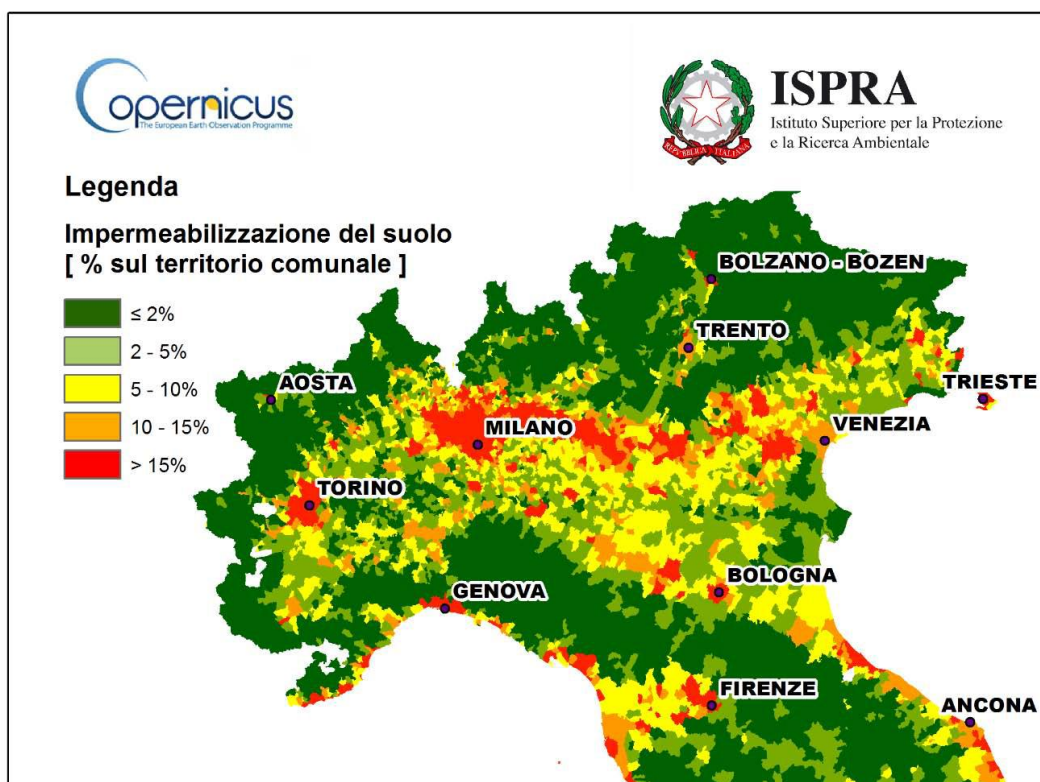


Figura A.1 - Impermeabilizzazione del suolo a livello comunale (%) nel Nord Italia, anno 2009, elaborazioni ISPRA su dati Copernicus (Ispira, *Consumo di suolo in Italia*, 2014)

Queste nuove infrastrutture, di assai incerta utilità, andranno con certezza a peggiorare il già gravissimo inquinamento dell'aria (autostrade, aeroporto cargo...) e a cementificare ulteriore suolo fertile (Tav, autostrade). Ovvero toglieranno irrimediabilmente alle future generazioni risorse vitali (aria pulita da respirare, cibo sano da crescere possibilmente con un'agricoltura naturale su terreni non compromessi).

Inoltre, è perfino banale rimarcare come i miliardi di euro buttati in queste opere, a dir poco avventate, avrebbero potuto trovare un migliore impiego: a titolo di esempio, ad evitare i tagli di 50 milioni di euro decisi dalla Regione Lombardia per il già disastroso trasporto pendolari; a finanziare la bonifica del Sin Caffaro, per la quale lo stesso Comune di Brescia si accontenta di elemosinare briciole, 2-3 milioni di euro all'anno; a finanziare la ristrutturazione antisismica ed energetica degli edifici; ridurre i ticket sanitari per i meno abbienti...

Esemplare della miopia e stupidità dei decisori politici a questo proposito sono le considerazioni di un cittadino di buon senso di Montichiari che riportiamo per intero. Ha perfettamente ragione Sergio Perini: in tutta questa storia di Tav, autostrade e aeroporti paradossalmente si è smarrita la meta, si è persa la bussola, è stato del tutto ignorato il "vero problema", il "*buen vivir*" delle donne e degli uomini che abitano e abiteranno questo disastroso territorio..

Brescia 6 gennaio 2015

Marino Ruzzenenti

Il vero problema dell'aeroporto

Bresciaoggi, da alcune settimane, ha riportato al centro dell'attenzione la problematica dell'aeroporto di Montichiari con numerose interviste ai vari Attori della complessa partita: Società Catullo (Verona), Sabco (Bergamo), Save (Venezia), Sea (Milano), Enac e Enav, Provincia e Camera di Commercio di Brescia, Pd, Pdl, Lega, Legambiente, Ministero delle Infrastrutture. Peccato che tutti gli articoli che si sono susseguiti affrontino esclusivamente gli aspetti gestionali, societari ed economici.

La associazione Cambia-Rotta, nata 14 anni fa nel 2000, ha una visione leggermente diversa sul tema aeroportuale. A noi cittadini non interessano tanto i vantaggi economici ma le problematiche di salute della nei paesi che circondano la struttura aeroportuale.

E' mai possibile che l'attenzione verso i cittadini non faccia parte delle analisi e delle decisioni di coloro che istituzionalmente devono decidere? E' mai possibile che di fronte ai numerosi debiti e agli ipotetici vantaggi economici di pochi ci si dimentichi del diritto alla Salute sancito dalla Dichiarazione Universale dei diritti umani e dall'art. 32 della Costituzione italiana, che lo pongono tra i diritti fondamentali ed inalienabili di ogni essere umano?

Si ricordi che dalla Oms (Organizzazione Mondiale della Sanità) la Salute viene intesa non come assenza di malattia, ma come condizione di armonico equilibrio psicofisico dell'individuo integrato nel suo ambiente naturale e sociale.

Com'è possibile mantenere uno stato di salute a fronte dell'impatto acustico e atmosferico derivante dalla struttura aeroportuale? Senza dimenticarsi poi di un ipotetico rischio di impatto aereo. L'ambiente bresciano è tra i più inquinati d'Italia per cui il cumulo e la somma algebrica delle sostanze tossiche dell'aria potrebbero incidere ancora più negativamente sullo stato di salute dei bresciani. Aggiungasi inoltre che la brughiera di Montichiari è considerata la «pattumiera» d'Italia per l'abnorme presenza di discariche di ogni tipo: di fatto una «bomba biologica».

L'Arpa e l'Asl di Brescia si sono posti questi problemi di salute? In caso affermativo attendiamo le loro valutazioni. In caso contrario chiediamo che si attivino vista la loro missione circa lo studio e il monitoraggio dello stato di salute dei cittadini bresciani. E il Comune di Montichiari, parte in causa, cosa ha deciso in merito alle questioni poste? Qual è la posizione dell'Ordine dei Medici di Brescia alla luce dell'articolo 5 del Codice di deontologia Professionale (Educazione alla salute e rapporti con l'ambiente)?

Cambia-Rotta ha sempre chiesto agli Enti competenti, Enac ed Enav, rotte aeree su aree meno urbanizzate, utilizzo di aeromobili di ultima generazione, evitare i voli notturni (dalle 23 alle 6), grado di sicurezza degli aeroplani, cambio della geometria delle rotte.

Vista la dichiarata intenzione di utilizzare l'aeroporto di Montichiari come aeroporto per i cargo, si rammenta che molti aeromobili, dopo 20 anni di servizio, vengono riciclati per l'attività di cargo: ne consegue che il traffico su Montichiari sarà caratterizzato da aeromobili più vetusti, meno sicuri, più inquinanti e più rumorosi. Si ricorda, inoltre, che i voli notturni, dalle ore 23 alle 6, sono inibiti dalle leggi italiane salvo per i voli di Stato. Gli attuali voli delle Poste Italiane Spa non sono voli di Stato e per questo CambiaRotta ha inviato un esposto alla Procura della Repubblica di Brescia nel 2008 senza però aver ottenuto, ad oggi, alcuna risposta.

Si vuole far presente che dal 2011 Montichiari è stato escluso dal piano aeroportuale voluto dal Ministro Passera e prospettato da Oneworks, Nomisma e Kpmg. Ma lo stesso ex Ministro Passera, nel 2012, in modo contraddittorio, ha offerto la concessione quarantennale alla Società Catullo di Verona per Montichiari. Concessione che il Tar di Brescia ha bloccato accogliendo il ricorso di Sabco contro la decisione della concessione su Montichiari. La società Catullo di Verona ha fatto ricorso al Consiglio di Stato creando, di fatto, la possibilità di una gara internazionale per la concessione quarantennale su Montichiari.

Tutte queste osservazioni sono state inviate all'attuale Ministro delle Infrastrutture Lupi che, ad oggi, non ci ha ancora risposto. A questo punto, vista la grave recessione economica di questi anni, non sarebbe opportuno fermarsi e chiedersi quale debba essere il nostro futuro, dando maggiore importanza alla qualità della nostra vita rispetto allo sviluppo economico? Perché non riciclare questa struttura inutile e costosa per un altro scopo? Per esempio come area di scambio intermodale o parco fotovoltaico?

Sergio Perini PRESIDENTE DI CAMBIA-ROTTA

LONATO. Numeri significativi per la manifestazione di protesta pacifica promossa dal coordinamento dei comitati di Brescia e Verona che si oppongono al progetto

In millecinquecento sfilano contro la Tav

Trattori e tamburi dal centro storico a Campagna per ribadire un fermo «no» all'Alta velocità ferroviaria «Opera costosa e dannosa per l'economia locale»



Lo striscione alla testa del corteo, che ha marciato dal centro alle frazioni di Lonato per circa due ore



La densità del «serpentone» conta non meno di 1500 persone

Il Consiglio comunale

Desenzano mette ai voti le osservazioni contrarie



Tav: il Consiglio aperto di venerdì sera. Domani osservazioni ai voti

Filvio Marcolini

Oltre 1.500 persone hanno partecipato ieri a Lonato alla manifestazione dei comitati No Tav Brescia-Verona, «per bloccare un'opera inutile, costosa, dannosa per il territorio e per l'economia», come ha dichiarato alla partenza del corteo la portavoce Alessandra Zanini.

IL CORTEO verso le 15 si è mosso guidato da un trattore giunto da Calcinatello, zona fra le più colpite dai futuri cantieri. Quindi i manifestanti hanno percorso le vie Tarelli, Garibaldi, Roma, Tirale, per giungere in via Campagna di Sopra, dove scenderà uno dei più grandi cantieri per la costruzione della Tav. Sul posto ha preso la parola il consigliere comunale di Lonato, Giovanni Contiero.



Il ritrovo in piazza Martiri, a Lonato, prima della partenza del corteo

L'ultima parola alla madre di un ragazzo in carcere per gli scontri in Val di Susa

«La galleria che partirà da qui giungerà sino a Desenzano scorrendo a una profondità di 40 metri, con cunicoli a doppia camera, sbucando fra Bornate e San Lorenzo. Questa galleria - ha detto - costerà 700 milioni di euro, praticamente 100 milioni al chilometro, con un'area di cantiere

che occuperà 100 mila mq». In seguito Flaminio Bertocchi, sempre del Comitato organizzatore, ha dichiarato che «barano i Comuni quando dicono che intendono gestire e non subire l'opera: l'unico modo per non subire l'imposizione è non accettarla. E invece le amministrazioni limitano a chiedere compensazioni sul territorio, per ottenere i fondi che con il Patto di stabilità non arrivano più ai Comuni». L'unico parlamentare presente, Ferdinando Alberti (M5S), ha assicurato che seguirà con attenzione l'iter autorizzativo.

LASCIALA FRAZIONE Campagna, all'imbucare il corteo si è diretto verso via Tirale per poi proseguire attraverso le vie Montebello e Borgo Clio, imboccando corso Garibaldi fino al ritorno in piazza Martiri per

gli ultimi interventi. Un altro consigliere comunale di Lonato, Daniela Carassà, ha affermato che «l'amministrazione comunale non deve trattare sulle compensazioni, ma tutelare il territorio».

TOCCANTE l'intervento di Cristina Cicorella, madre di Mattia, il giovane in carcere da un anno a Torino insieme ad altri tre membri del movimento per gli scontri nel cantiere di Chilomonte, in Val di Susa: «Per questo capo d'imputazione rischia fino a dieci anni di prigione: al Tribunale di Torino la sentenza è prevista per mercoledì 17 dicembre», ha ricordato la madre.

Infine ha chiuso la manifestazione il cantautore gardesano Fabio Koyru Calabrò, che ha cantato l'inno «No Tav» già cliccatissimo sul web. ●

Sarà ancora la Tav lo snodo centrale del Consiglio comunale di Desenzano in scena domani sera dalle 18.30 a Palazzo Bagatta. I consiglieri saranno chiamati a votare le osservazioni cosiddette «strategiche» da presentare entro il 26 novembre al ministero dei Trasporti sul progetto Osservazioni anticipate dell'assessore Maurizio Tira nel Consiglio comunale aperto di venerdì.

SONO DIVERSI i punti contestati dall'amministrazione: l'eventuale «risparmio di tempo» per i passeggeri sarebbe tale (nell'ordine di 34 minuti) da nel caso in cui l'alta velocità fosse da Milano a Verona senza fermarsi da Brescia. Quindi il «no» di Brescia e la testazione di

Montichiari, giudicata inutile vista la capacità oggi ridotta dell'arteria e le oggettive difficoltà tecniche che rendono improbabile il traffico merci sulla linea ad alta velocità. Altra problematica, la cantieristica che a Desenzano occuperà 247 mila metri quadrati.

Dalle osservazioni alle proposte. L'unico spiraglio si apre a Tirale e rifare la Valazione d'impatto ambientale, proponendo in alternativa di sfruttare e potenziando la linea esistente. Domani si discuteranno anche l'intervento del consigliere Guido Malinverno, che invita l'amministrazione ad andare «fisicamente» sui territori colpiti dai cantieri e la mozione di Luisa Sabbadini, che chiede al consiglio di schierarsi per il no alla Tav. All'ordine del giorno domani anche la passeggiata a lago e il piano dei lavori pubblici. **A&A**



Dissenso

In alto e a destra due momenti del corteo organizzato ieri, con partenza da Lonato, per dire di no alla Tav. Per il Comitato locale, il progetto provocherebbe enormi danni al territorio gardesano (Fotoservizio Neg - Strada)



Lonato Tav, camminata festosa per dire «no»

Grande folla ieri pomeriggio per il corteo di chi si oppone al progetto

LONATO Per il popolo «No Tav» vale solo «l'opzione zero». Lo ha ribadito il portavoce dei Comitati di Brescia e Verona l'altra sera in Consiglio comunale a Desenzano. E la posizione di assoluta contrarietà è emersa con forza ieri pomeriggio nella «passeggiata popolare» svoltasi a Lonato. In piazza municipio dove era fissato alle 14 il raduno dei partecipanti si è vista una folla festosa fatta di famiglie, bambini, giovani e no, alcuni avvolti

nella bandiera con la scritta rossa No Tav. Un raduno come ce ne sono tanti, lontano anni luce dalle immagini degli scontri del Piemonte, anche se non sono mancati cartelli e striscioni che chiedevano la liberazione dei 4 No Tav a processo.

Con i gazebo, in piazza c'erano le tavole del progetto che interessa il territorio lonatese, con la planimetria della galleria lunga 7 chilometri che attraversa il territorio e la mappa dei cantieri, il più grande vicino alla frazione Campagna, verso Montichiari. «I motivi della contrarietà sono molteplici - spiega Eraldo Cavagnini, uno dei portavoce del Comitato locale - Cominciando dalla galleria che scorrerà a ben 40 metri di profondità e costituirà una diga di tipo idrogeologico, interrompendo il deflusso delle falde sotterranee verso il mantovano, causando l'innalzamento di quelle a nord. C'è poi da considerare poi che Lonato è in zona sismica ed anche questo è un problema serio. Altro tema è

quello del traffico: il progetto prevede il raddoppio del cavalcavia sull'autostrada, incanalando il traffico del cantiere situato vicino all'ex stabilimento Wierer, oggi chiuso.

«Infine - conclude Cavagnini - ricordo l'impatto dell'elettrodotta che dalla località Fornaci di Desenzano arriverà fin qui con piloni che occuperanno 1 chilometro quadrato con servitù di rispetto e campi elettromagnetici. In Europa queste linee si interrano, qui no. Ci sono poi i costi arrivati ora a 4 miliardi, 60 milioni a chilometro». Queste le considerazioni che sono rievocate nei discorsi pronunciati in frazione Campagna, dove è arrivato a metà pomeriggio, dopo una passeggiata di 3,5 chilometri, il lungo corteo dei No Tav aperto dallo striscione che recitava: «Fermarlo è possibile, fermarlo tocca a noi». La manifestazione è conclusa nel tardo pomeriggio sempre in piazza Municipio, dove ha fatto ritorno il corteo.

CHIARI

La Lega incontra i cittadini per parlare della raccolta rifiuti

CHIARI Quest'oggi, dalle 9 alle 12, la Lega Nord di Chiari incontrerà i cittadini per discutere della decisione dell'Amministrazione comunale di passare alla raccolta porta a porta dei rifiuti. Il gazebo verrà allestito in piazza Zanardelli. La sezione intende utilizzare questa occasione per parlare anche del trasloco dell'Urp e degli Uffici del giudice di pace che costa 180 mila euro e della «cancellazione dal Pgt della nuova caserma dei carabinieri di via Roccafranca concordata col comando regionale dell'Arma e già finanziata per 3,5 milioni di euro».