

[L'OPERA CHE DIVIDE]

«Tangenziale di Como, c'è la soluzione»

Il presidente della Pedemontana, Terragni: «Va bene una sola galleria, così si riducono i costi»

COMO Mentre i politici si dividono sulla tangenziale di Como (troppo cara, rifare il tracciato, stralciare il secondo lotto), un super tecnico spiega che la soluzione c'è per non perdere l'opera. Fabio Terragni, presidente della società Pedemontana, la propone così: «Non è pronto un progetto definitivo, in quanto la decisione non è ancora confermata e la revisione di un progetto definitivo di questa complessità richiede tempo ed investimenti, ma a partire dal progetto definitivo esistente la trasformazione ad una sola canna può essere rapida: il tracciato già indagato vale per entrambe le soluzioni così come la tipologia di galleria stradale e soprattutto il metodo di realizzazione». «Posso comunque garantire - afferma Terragni - che se il Cipe approvasse tale soluzione e reperisse le risorse necessarie alla sua realizzazione, l'avvio dei cantieri potrebbe essere contestuale a quello del lotto 1».

Roncoroni a pagina 9

[L'INCHIESTA - IL SECONDO LOTTO]

«Una galleria basta e costa 500 milioni»

*Il presidente di Pedemontana: in futuro si può raddoppiare
«Se finanziata, i lavori possono partire già con il primo lotto»*

Con un via libera del Governo e con i soldi necessari, il secondo lotto "dimezzato" (cioè con una sola galleria a due corsie, una per senso di marcia) potrebbe partire contemporaneamente al primo. A marzo. Lo sostiene Fabio Terragni, presidente e amministratore delegato della società Pedemontana.

Conferma che è pronto il progetto con l'ipotesi di realizzare il secondo lotto in galleria a una sola canna?

Non è pronto un progetto definitivo della so-

luzione a una sola canna, in quanto la decisione non è ancora confermata e la revisione di un progetto definitivo di questa complessità richiede tempo ed investimenti, ma a partire dal progetto definitivo esistente la trasformazione ad una sola canna può essere rapida, anche perché il tracciato già indagato vale per entrambe le soluzioni così come la tipologia di galleria stradale e soprattutto il metodo di realizzazione, mentre devono essere rivisti impianti ed uscite di sicurezza. Pos-



so comunque garantire che se il Cipe approvasse tale soluzione e reperisse le risorse necessarie alla sua realizzazione, l'avvio dei cantieri potrebbe essere contestuale a quello del lotto 1.

A quanto ammonta il costo?

Il costo della realizzazione di una sola canna a doppia direzione dovrebbe attestarsi attorno ai 500 milioni di euro. Non è la metà della soluzione a due canne (860 milioni complessivi) perché la realizzazione di una sola galleria che possa accogliere le due opposte direzioni di marcia richiede la realizzazione di impianti per la ventilazione e la sicurezza più complessi di quelli necessari per le due gallerie. Solo per fare un esempio, in caso di incidente se ci sono due canne la via d'uscita è la seconda canna, mentre nel caso ce ne sia una sola è necessario realizzare vie di fuga autonome.

Ci sono criticità realizzative?

Considerato il livello di approfondimento raggiunto dal progetto definitivo e dagli studi che l'hanno accompagnato più che di criticità, parlerei di attenzioni. L'ambiente geologico in cui si opera è obiettivamente complesso e richiede soluzioni ingegneristiche particolari per la realizzazione e l'impermeabilizzazione della galleria, ma come dimostrato dal progetto definitivo questo si traduce non nell'impossibilità di realizzare l'opera o nell'evidenza di rischi ambientali, quanto nell'indicazione delle soluzioni tecniche che possano garantire la qualità e compatibilità dell'intervento.

In sostanza, l'unica vera criticità è quella del costo e dei tempi necessari alla realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda i flussi di traffico, la galleria a una sola canna è compatibile?

Gli studi di traffico prevedono che al 2015 la tangenziale di Como sarà utilizzata quotidianamente da 58.000 veicoli/giorno lungo il lotto 1 e da 37.000 lungo il lotto 2. Con questi numeri, ed anche prevedendone il normale incremento nel tempo, la canna singola è trafficata ma sufficiente. Una condizione comunque nettamente migliore rispetto al percorso attuale e alla maggior parte delle strade lombarde.

Ma se si realizza oggi una sola canna, diventa impossibile aggiungere la seconda se in futuro il traffico sale oltre le aspettative?

Non è assolutamente impossibile. Il progetto potrebbe addirittura prevedere sin d'ora la realizzazione della seconda canna in un secondo momento, in modo da non trovarsi magari a rifare parte di quanto realizzato pochi anni prima, come abbiamo visto accadere sin troppe volte.

È da escludere che ci possano essere, in fase realizzativa, ulteriori incrementi di costo?

Parlando di una galleria di 7 km dentro una montagna nessuno può garantire che nel corso dello scavo non si incontrino situazioni che richiedano soluzioni ingegneristiche par-

ticolari e più costose, ma mi sento di affermare che il livello di approfondimento raggiunto dal definitivo dovrebbe garantire tranquillità sulla tenuta dei costi. Solo con il progetto esecutivo, e con le ulteriori indagini a questo collegate, potremo però certificare il costo.

Varese-Como-Lecco: nel tracciato noto, il secondo lotto è parte integrante. C'è una ipotesi alternativa?

Per il collegamento Como-Lecco sono stati analizzati in via preliminare diversi tracciati. Alcuni partono dal terminale del lotto 2, altri dal lotto 1 ed altri ancora seguono percorsi completamente diversi. Ad oggi, e fino a che non sia il Cipe a dare indicazioni diverse, l'unico tracciato sviluppato progettualmente è quello che dalla fine del lotto 2 raggiunge la SS36. Inutile parlare di tracciati alternativi, con l'unica certezza di sollevare aspettative o timori, sino a quando non sarà certa la sorte del lotto 2.

Sono stati quantificati i costi della Varese-Como-Lecco?

Sono stati quantificati i costi per il collegamento Varese-Como e per il collegamento Como-Lecco a carattere autostradale (2 corsie per senso di marcia). Ovviamente, se il secondo lotto della tangenziale dovesse essere realizzato ad una sola canna anche la prosecuzione verso Lecco dovrebbe essere ridimensionata, con sensibile riduzione dell'importo stimato. Non è possibile quantificare un costo perché non c'è un tracciato definito.

Gisella Roncoroni

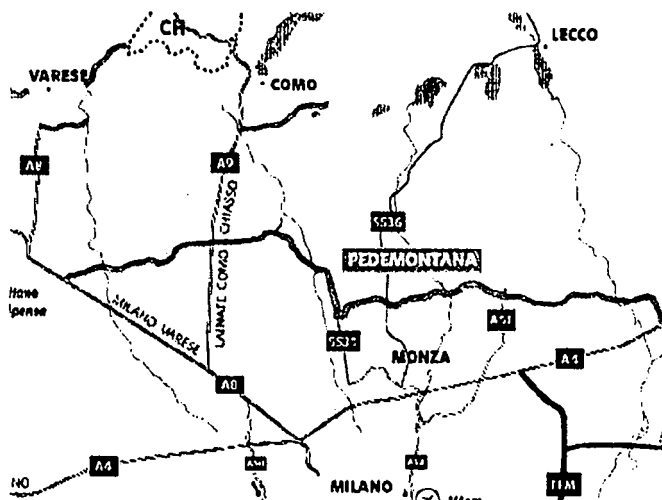
[LA SCHEDE]

Il secondo lotto

Si sviluppa per 6,5 chilometri, inizia in corrispondenza dello svincolo di Acquanegra per terminare con l'interconnessione alla statale 342 "Briantea", a sud del centro di Albese con Cassano. È composto da tre gallerie e i costi sono lievitati dai 477 milioni del progetto preliminare agli 859 di quello definitivo. Al momento non è finanziato e la Regione ha chiesto lo stralcio. Il presidente della Provincia Carioni, ha lanciato l'ipotesi di realizzarlo con le gallerie a una sola canna (una corsia per senso di marcia, più corsia d'emergenza): secondo lo studio di Pedemontana questa soluzione costerebbe circa 500 milioni di euro e non presenterebbe criticità in fase realizzativa

In Provincia e in Comune

La commissione territorio ha deciso all'unanimità (presidenti il capogruppo del Pdl Serafino Grassi, quello della Lega Giordano Minotti e la deputata Chiara Braga per il Pd) di contestare l'ipotesi di «differimento», di chiedere il rispetto degli accordi del 1999 (si parlava di galleria intera) e di essere disponibile a valutare in subordine altre ipotesi progettuali, ma non di tracciato. In Comune la Lega presenterà un documento con gli stessi contenuti chiedendo a tutte le forze politiche di sottoscriverlo



UNA O DUE GALLERIE?

Il dilemma è questo: dimezzare il numero di canne o cambiare il tracciato? L'unica certezza è che il costo del secondo lotto della tangenziale deve scendere a 500 milioni di euro. Qui sopra: il percorso dell'autostrada Pedemontana, da Varese a Bergamo via Como, con le due tangenziali di Varese e Como

[66]



FABIO TERRAGNI

I flussi di traffico sono compatibili: 37mila auto al giorno