

[ LA POLEMICA ]

# «Tangenziale più cara Ma non per errori nella progettazione»

*Terragni (Pedemontana) replica alle accuse del viceministro:  
«Le ragioni? Complicazioni tecniche e le nuove prescrizioni»*

[ 66 ]



*Quadro  
idrogeologico  
e geologico  
più  
complesso  
del previsto*

*Il costo del secondo  
lotto della  
tangenziale comasca  
è aumentato  
esponenzialmente:  
dai 470 milioni del  
progetto preliminare  
agli 860 di quello  
definitivo: più 83%*

Il costo del secondo lotto della tangenziale comasca è aumentato esponenzialmente (dai 470 milioni del progetto preliminare agli 860 di quello definitivo), ma la colpa non è dei ventilati errori di progettazione. Lo sostiene il presidente della società **Pedemontana** **Fabio Terragni** che, dopo le polemiche dei giorni scorsi, interviene sull'argomento. Era stato il viceministro Roberto Castelli a tuonare contro i progettisti

dell'opera: «Non è possibile progettare in questo modo - aveva detto - Non si possono far partire opere con determinate previsioni di spesa per poi raggiungere cifre di ben altra natura». I maggiori costi, replica Terragni, sono legati a tre fattori: l'inserimento di lavori inizialmente non previsti ma diventati indispensabili alla luce delle indagini effettuate in vista del progetto definitivo; la necessità di rispettare le nuove norme dell'Anas in tema di sicurezza delle gallerie; l'aumento degli oneri relativi agli espropri, dovuto alle recenti normative.

«Il tracciato del secondo lotto della tangenziale di Como - dice Terragni - è forse il tratto dell'intero sistema pedemontano che ha subito minori modifiche negli anni. Dalle prime versioni del progetto preliminare al progetto definitivo è sempre stato mantenuto il tracciato che prevede di congiungere la piana di Acquanegra con Albese attraversando il Montorfano a monte del lago omonimo, con due gallerie parallele (una per ogni senso di marcia) lunghe 6 chilometri l'una». Quanto all'esplosione dei costi: «Il costo complessivo risultante dal progetto definitivo è pari a 860 milioni, a fronte di 470 previsti dal preliminare. Il maggiore costo, corrispondente all'83% del valore inizia-

le, non deriva però da errori di progettazione, bensì da tre fattori». Il primo: «Mentre il progetto preliminare era stato

redatto sulla base delle conoscenze disponibili sulla natura geologica dei luoghi attraversati, per preparare il progetto definitivo è stata condotta una vasta campagna di indagini geognostiche, che ha messo in evidenza la presenza di un quadro geologico e idrogeologico più complesso di quello atteso (faglie, fratture e falde acquifere non comunicanti). Sulla base di questi approfondimenti è stato necessario prevedere, in via cautelativa, l'impermeabilizzazione delle gallerie a garanzia del mantenimento degli equilibri idrologici; l'adozione di metodi costruttivi più flessibili ma decisamente più costosi; misure di consolidamento prima non previste e ora necessarie per assicurare le condizioni di sicurezza in fase di scavo e la possibilità tecnica di superare i punti critici». Il secondo motivo: «L'adozione di criteri di progettazione rispondenti alle misure di sicurezza previste dalle "Linee guida Anas per la progettazione della sicurezza nella gallerie stradali", emanate successivamente al



progetto preliminare, che comporta tra l'altro gallerie più ampie e impianti più complessi». Il terzo fattore: «In misura minore, ma incidono sull'aumento dei costi anche il fisiologico incremento dei prezziari relativi ai lavori e l'aumento degli oneri relativi agli espropri dovuto alle nuove normative in materia». In merito al progetto definitivo, infine, **Terragni** ricorda che «è stato predisposto dai progettisti individuati da **Redemontana** mediante procedura di evidenza pubblica e commissione aggiudicatrice di nomina ministeriale» ed è stato poi «validato dal soggetto concedente **Cal** e approvato dalla Conferenza dei servizi il 29 maggio scorso».

Mi. Sa.

## [ LA SCHEDE ]

### L'attacco di Castelli

Durante l'audizione in commissione Lavori pubblici, al Senato, il viceministro Roberto Castelli aveva tuonato contro i progettisti del secondo lotto della tangenziale di Como, per l'esplosione dei costi. Un attacco chiaro alla società Autostrada **Redemontana** Lombarda, pur non citata direttamente: «Non è possibile progettare in questo modo - aveva sottolineato Castelli - Non si possono far partire opere con determinate previsioni di spesa per poi raggiungere cifre di ben altra natura. Chi ha sbagliato? Chi ha fatto il progetto preliminare o quello definitivo»

