

# Verifica dei difetti di costruzione del tratto Raron-Gampel della A9

## Ufficio federale delle strade

### L'essenziale in breve

---

Con l'attuazione della nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni (NPC) nel 2008, è stato sancito il passaggio di proprietà delle strade nazionali dai Cantoni alla Confederazione. Il Cantone del Vallese, in qualità di committente, completerà la costruzione dei restanti tratti dell'autostrada A9, dopodiché avverrà il passaggio all'Ufficio federale delle strade (USTRA). La Confederazione finanzia il completamento della rete con una quota del 96 %. Per quanto riguarda il Cantone, la realizzazione dell'opera è affidata al «Dienststelle für Nationalstrassenbau», il Servizio deputato alla costruzione delle strade nazionali. Il costo totale del completamento della A9 tra Sierre Est e Visp Est è stimato in circa 4,4 miliardi di franchi svizzeri (stato 2019).

Nella primavera del 2022, è emerso che la larghezza della carreggiata di un tratto dell'autostrada A9 era troppo stretta. La Delegazione delle finanze delle Camere federali (DelFin) ha quindi incaricato il Controllo federale delle finanze (CDF) di condurre una verifica per chiarire i fatti.

Al momento della verifica, i difetti di costruzione da esaminare erano stati eliminati e il tratto di strada era in fase di preparazione per il collaudo e il passaggio all'USTRA. Finora non sono stati fatti valere costi aggiuntivi.

#### **C'è disaccordo sulla causa dell'errore**

I partecipanti al progetto sono in forte disaccordo sulla causa dei difetti di costruzione. Le varie spiegazioni sono in parte contraddittorie e non pienamente comprensibili per il CDF. Al momento non è disponibile un'analisi delle cause principali.

Secondo il CDF, una possibile fonte di errore risiede nella pianificazione digitale e nel trasferimento dei record di dati dal pianificatore all'appaltatore o nell'elaborazione dei dati da parte dell'appaltatore. Il CDF non è stato in grado di esaminare definitivamente tali attività per mancanza di possibilità tecniche e d'informazioni relative ai processi interni dell'azienda.

Le società mandatarie prevedono di addebitare al committente i costi per l'analisi e le migliorie relative alla larghezza della carreggiata. Un accertamento definitivo delle cause sarebbe quindi nell'interesse del committente, dal momento che senza chiarimenti vi è un rischio finanziario o il rischio che il caso si ripeta.

#### **Il difetto sarebbe stato riconoscibile già in precedenza**

Il difetto di costruzione si è verificato durante l'inserimento dello strato di base non legato nell'area del bordo, all'esterno della carreggiata e della corsia d'emergenza. La posa in quest'area di strati di asfalto troppo stretti è un errore conseguente.

L'errore nella posa dello strato di asfalto sarebbe stato visibilmente riconoscibile, poiché in base al progetto questo strato non arriva fino al bordo del terrapieno. Inoltre, una semplice misurazione della larghezza avrebbe potuto rilevare il difetto di costruzione in una fase iniziale senza alcuno sforzo aggiuntivo.

Il CDF ha formulato una raccomandazione al DNSB per migliorare la garanzia della qualità.

#### **Le misure immediate sono state definite, ma sono ancora necessari adeguamenti sistematici**

Dopo aver identificato il difetto di costruzione, il consorzio di ingegneri ha definito provvedimenti immediati per effettuare ulteriori misurazioni.

Poiché finora non è stata effettuata alcuna analisi della causa finale, il DNSB non ha ancora definito misure sistematiche di miglioramento.

#### **La situazione relativa al completamento della A9 continua a destare preoccupazione**

Dal 2015, il CDF segue il completamento dell'autostrada A9 in stretta collaborazione con l'USTRA e il suo servizio di revisione interna. I lavori dell'USTRA hanno regolarmente evidenziato carenze significative, alcune delle quali hanno un notevole impatto finanziario sui cantieri dell'Alto Vallese. Il CDF rileva che l'USTRA incontra notevoli difficoltà nel seguire l'attuazione delle sue raccomandazioni. Le constatazioni dell'USTRA, che portano a significative correzioni finanziarie, sono per lo più contestate dal DNSB. Ad esempio, il mancato riconoscimento da parte dell'USTRA dei costi per il tunnel dell'Eyholz, dell'ammontare di 50 milioni di franchi, è stato portato dinanzi al Tribunale federale. Sono stati riscontrati problemi analoghi riguardanti l'USTRA nel caso del tunnel di Riedberg, per il quale il DNSB ha commissionato una perizia giuridica a uno studio legale e un rapporto tecnico a consulenti ingegneristici. Il CDF ritiene che la situazione sia particolarmente preoccupante e continuerà a informare regolarmente la Delegazione delle finanze delle Camere federali.

**Testo originale in tedesco**