



La maxi gara da 934 milioni di euro è stata aggiudicata e in primavera partono i lavori della grande opera Soddisfatti Fugatti e Ianeselli: «Passaggio decisivo e fondamentale»

## Bypass, i lavori alla Webuild con le trentine Collini e Sws

di Donatello Baldo

**A**ggiudicati i lavori per la realizzazione della circonvallazione di Trento. La maxi gara che sfiora (e con l'incremento dei costi dei materiali, sfiora) il miliardo di euro è stata vinta dalla Webuild, l'ex Salini-Impregilo, in cordata con Ghelli, Seli Overseas e le trentine Collini Lavori e Sws. «La gara ha un valore di oltre 934 milioni di euro – scrive Rete ferroviaria italiana che ieri ha diffuso un comunicato – risorse provenienti anche dai fondi del Pnrr. Il progetto – continua la società – è finalizzato a incentivare lo shift modale su ferro del trasporto merci, anche in vista della crescita dei flussi nei prossimi anni con l'attivazione del Tunnel Ferroviario del Brennero. L'opera, inserita nel corridoio europeo scandinavo-mediterraneo, è infatti uno dei lotti prioritari del potenziamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza, accesso sud al predetto tunnel del

Brennero». Massima la soddisfazione delle istituzioni trentine. «Accogliamo con soddisfazione questo passaggio, che ci avvicina all'obiettivo di dotare il Trentino di un'opera strategica e fondamentale per lo sviluppo non solo della nostra provincia ma dell'intero Paese», commenta il governatore Maurizio Fugatti. E aggiunge: «Oltre a rappresentare un collegamento fondamentale per l'intero Corridoio Europeo scandinavo-mediterraneo, la circonvallazione di Trento contribuirà ad efficientare il trasporto delle merci e rendere ancora più sostenibile la mobilità della nostra provincia, protagonista anche su questi temi con progettualità concrete e di respiro internazionale. Ovviamente – ha sottolineato Fugatti – ci fa ulteriormente piacere il fatto che ci saranno anche imprese trentine a realizzare una delle opere che resteranno nella storia del nostro territorio. Un bel segnale di fiducia e di conferma delle capacità competitive che possiamo

esprimere». Esprime subito la sua soddisfazione anche il sindaco di Trento Franco Ianeselli: «Oggi, con l'aggiudicazione della gara, il progetto della circonvallazione ferroviaria entra nella fase operativa. È un'opera che ha visto le istituzioni protagoniste nell'affinamento del progetto, che è stato migliorato grazie alle prescrizioni votate dal Consiglio comunale, integralmente recepite nel capitolato di gara. Perché i lavori procedano nel migliore dei modi sarà fondamentale il gioco di squadra tra le istituzioni, Provincia, Comune, Ministeri, Appa, che vigilerà su tutti gli aspetti ambientali. E determinante sarà il ruolo dell'Osservatorio appena costituito, che ha il compito di monitorare i lavori, di interfacciarsi con i cittadini e di vigilare sulle condizioni delle migliaia di lavoratori che saranno impiegati nel cantiere. C'è da aggiungere – continua il sindaco – che l'opera avrà ricadute importanti sull'economia della città, fattore

non secondario in questo momento di crisi, sia immediatamente sia in prospettiva, come preludio del progetto integrato che comprende anche l'interramento della ferrovia storica e il Nordus». E così Ezio Facchin, assessore alla Transizione ecologica della giunta di Franco Ianeselli: «Siamo molto soddisfatti per l'aggiudicazione della gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione della circonvallazione ferroviaria. Innanzitutto perché si sta seguendo la tabella di marcia con le tappe delineate già da tempo. In secondo luogo perché nel consorzio che ha vinto la gara c'è anche l'impresa che sta già lavorando al tunnel di base del Brennero e alla tratta d'accesso sud tra Fortezza e Ponte Gardena, fattore questo che le assicura una notevole esperienza. Importante anche la presenza nel consorzio di imprese trentine, che costituiscono – sottolinea Facchin – un prezioso collante con il territorio e un ulteriore vantaggio nella definizione dell'impostazione dei lavori. L'inizio dei lavori propedeutici per

la circonvallazione inizieranno – come da cronoprogramma – in primavera. Nei mesi successivi si aprirà il cantiere vero e proprio con l'approntamento delle quattro frese che dovranno scavare la montagna per la realizzazione del tunnel di 11 chilometri sotto la Marzola. La nuova infrastruttura avrà origine infatti dalla linea ferroviaria esistente Verona – Brennero, all'altezza di Roncafort, e si ricollegherà a sud in zona Acquaviva. «L'obiettivo è incentivare il trasporto su ferro delle merci – scrive Rfi – anche in previsione di una crescita dei flussi nei prossimi anni con l'attivazione del tunnel ferroviario del Brennero. La pubblicazione del bando era avvenuta nel settembre 2022 a seguito della conclusione dell'iter autorizzativo, durante il quale aveva avuto luogo sul territorio il Dibattito Pubblico, importante momento di confronto con tutti gli stakeholder che aveva consentito l'ottimizzazione delle soluzioni progettuali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### La protesta | Presidio No Tav in Piazza Dante, paura per i lavori sull'area inquinata «Vogliamo la verità sulla ex Sloi»

di Elisia Egidio

Nuovo presidio del Comitato No Tav di Trento contro il Bypass ferroviario ieri sera alle ore 18.00 davanti al Palazzo della Regione in piazza Dante, alla vigilia di una nuova seduta in Consiglio provinciale, dove verrà discusso un emendamento per lo stanziamento di 2 milioni per effettuare rilievi sotto i binari dove non erano mai stati fatti. Questo nonostante le precedenti rassicurazioni di Rfi (Rete Ferroviaria italiana) sull'assenza di sostanze tossiche in quel sito. «Una vera e propria contraddizione, alimentata dalla disinformazione», secondo l'avvocato Marco Cianci, che a gennaio aveva presentato

insieme al collega Vanni Ceola un esposto alla Procura della Repubblica per il rischio di disastro ambientale nei terreni ex Sloi e Carbochimica di Trento Nord. «Un rischio ignorato dalle istituzioni, eppure provato – secondo Cianci – dai più di 200 morti nell'area ex Sloi, oltre che da diversi studi dell'Ordine dei medici, uno dei quali ha dimostrato un'aspettativa di vita, per gli operai della stessa area, di sedici anni in meno». Nette sono dunque le richieste del portavoce del Comitato No Tav, che chiede il blocco immediato dei lavori a chi avallerà le nuove indagini e che rifiuta facili negoziazioni politiche, così come soluzioni che rimandino la palla ad un appaltatore. Cianci mette in dubbio anche

l'affidabilità dell'Osservatorio sull'opera, a suo giudizio «non abbastanza competente in materia ambientale». Prima di avviare qualsiasi cantiere, è necessaria dunque un'indagine accurata, anche riguardo alla quantità di inquinanti potenzialmente presenti nell'area interessata, tra cui idrocarburi e piombo, un'altra questione ancora aperta. Un punto di contatto con le istituzioni si è avuto, intanto, come ha riferito Franco Tessadri al T, grazie all'intervento congiunto di Sara Ferrari del PD e Vanessa Cattoi della Lega, che hanno ottenuto un'istanza in Parlamento per lo stanziamento di due milioni di euro, anche se ne avevano chiesti molti di più.

© RIPRODUZIONE RISERVATA