

FERROVIA

L'appalto da 934 milioni di euro assegnato da Rfi a un raggruppamento di cui fanno parte anche la controllata Seli Overseas e la romana Ghelli

Il presidente di Sws, Mazzalai: «A volte lavorare vicino a casa è più impegnativo che fuori, comunque faremo il nostro meglio per fare bene e nei tempi stabiliti»



IL MEGA APPALTO

Webuild farà il bypass

Nella compagine anche Collini e Sws Engineering per il progetto

FRANCO GOTTARDI

Sarà il colosso Webuild, ex Salini Impregilo, a guidare il raggruppamento di imprese chiamate a realizzare la Circonvallazione ferroviaria. Ma nella compagine che si è aggiudicata il mega appalto c'è anche tanto Trentino perché saranno della partita anche Collini Lavori, nella parte operativa, e Sws Engineering che è la capofila del consorzio di imprese chiamate a predisporre la progettazione esecutiva.

Rete Ferroviaria Italiana, società capofila del Polo Infrastrutture del Gruppo FS Italiane, ha aggiudicato ieri progetto e lavori premiando l'offerta di Webuild, Ghella, Collini Lavori e Seli Overseas.

La gara ha un valore di oltre 934 milioni di euro più circa 43 milioni di oneri per la sicurezza, non soggetti a ribasso. Nella scorsa comunicazione diffusa ieri pomeriggio non è stato reso noto a quanto ammonta il ribasso presentato da Webuild & C. né come si siano classificate nell'ordine le altre tre cordate che avevano partecipato. Le contendenti erano il Consorzio stabile Sis; il Consorzio stabile Eteria con Saicef e la Pizzarotti in associazione con Saipem.

Dal capitolato si sa che la parte dell'offerta economica aveva un peso nell'aggiudicazione dell'appalto del 20% mentre i criteri della

qualità dell'offerta pesavano per il restante 80%, di cui un 22% relativi ad organizzazione dell'attività e caratteristiche dell'impresa. Elementi probabilmente decisivi per Webuild, che è già impegnata nella realizzazione del Tunnel ferroviario del Brennero.

Webuild è un vero colosso, un'impresa che lavora in tutti i settori dell'ingegneria civile ma che ha grande esperienza in ambito ferroviario. Tra le opere realizzate o in agenda la Linea 4 della Metro di Milano, una tratta della Linea 16 del Grand Paris Express, il Cityringen di Copenhagen, lo skytrain della Sydney Metro Northwest in Australia, la Red Line North Underground a Doha, la Linea 3 della Metro di Riyadh; nuove tratte ferroviarie ad alta velocità in Italia. Alla fine del 2021 il gruppo ha registrato un portafoglio ordini totale di 45,4 miliardi. Un'opera come il bypass di Trento, da poco meno di 1 miliardo, è insomma solo una fetta della grande torta aziendale.

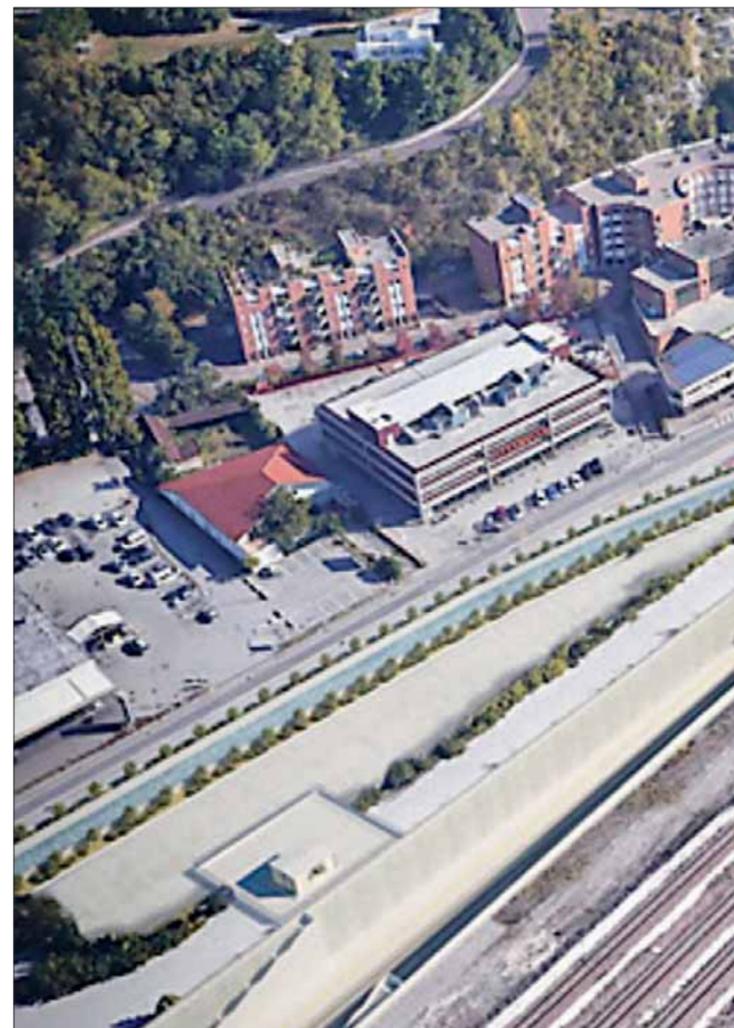
Anche la Ghella di Roma è impresa storica, tra le prime dieci in Italia e che vanta grandi realizzazioni ferroviarie come la Transiberiana e la linea di Honk Kong; ha inoltre partecipato alla realizzazione della metro di Roma e all'alta velocità Milano-Napoli.

La Seli Overseas è impresa specializzata nello scavo di tunnel, ne ha fatti in tutto il mondo e dopo anni di collaborazione costante con Webuild è stata acquisita due anni fa ed

è parte del gruppo. Quanto a Collini Lavori, anche la società trentina ha esperienza in opere ferroviarie ed è l'aggancio sul territorio del gruppo vincitore.

La parte progettuale sarà curata da Sws Engineering, società nata e cresciuta a Trento e da poco passata sotto l'ala della multinazionale francese Systra. Saranno i tecnici della sede di Mattarello, capofila di un consorzio di progettisti, ad occuparsi della definizione dell'esecutivo, comprese le oltre duecento prescrizioni arrivate in sede di approvazione. Il presidente e fondatore della società, Paolo Mazzalai, accoglie la notizia dell'aggiudicazione con moderata soddisfazione: «È un lavoro vicino a noi e qualche volta è più difficile lavorare nel proprio contesto che lontani da casa; detto questo è un lavoro molto impegnativo per il quale metteremo tutto l'impegno e le capacità per portarlo a termine secondo le indicazioni e nei tempi stabiliti. La gran parte dei 150 addetti della sede di Mattarello saranno impegnati su questo».

La parte progettuale vale da sola come base d'appalto poco meno di 21 milioni e tutto dovrà essere pronto entro otto mesi, che si riducono a 60 giorni per la parte di opere anticipate, cioè i due cantieri per realizzare gli innesti del tunnel, preceduti dall'abbattimento delle abitazioni di via Brennero. Questi lavori preparatori dovrebbero partire, se non ci saranno intoppi, in tarda primavera.



CONTROLLI

Determinante sarà il ruolo dell'Osservatorio per interfacciarsi con i cittadini e di vigilare sulle condizioni delle migliaia di lavoratori impiegati

Franco Ianeselli

ESPERIENZA

Nel consorzio che ha vinto c'è l'impresa che sta già lavorando al tunnel del Brennero fattore questo che le assicura una notevole esperienza

Ezio Facchin

I COMMENTI

Il governatore soddisfatto per la presenza di un'impresa trentina

Fugatti: «Opera strategica e storica»

Provincia e Comune salutano con soddisfazione l'aggiudicazione dell'opera, passo che avvicina l'avvio dei lavori.

«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 - ha commentato il presidente della Provincia Maurizio Fugatti -. 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 aggiunto il presidente - ci fa ulteriormente piacere il fatto che ci sarà anche un'impresa trentina 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». Il sindaco Franco Ianeselli sollecita le istituzioni a procedere compatte: «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, integral-

mente 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 infine che l'opera avrà ricadute importanti sull'economia della città, sia immediatamente sia in prospettiva, come preludio del progetto integrato che comprende anche l'interramento della ferrovia storica e il Nordus».

Ezio Facchin, assessore comunale alla Mobilità e Transizione ecologica: «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 un ulteriore vantaggio nella definizione dell'impostazione dei lavori».





Circonvallazione di Trento
Linea storica

Sopra il tracciato della linea storica e quello della circonvallazione ferroviaria progettata da Rfi con i due raccordi a sud in località Acquaviva e a nord allo scalo Filzi. La soluzione in sinistra Adige è stata scelta qualche anno fa cambiando il progetto originario che prevedeva un tracciato in destra Adige. In fase di dibattito pubblico nel progetto sono state introdotte modifiche e prescrizioni, tra cui la previsione di cameroni sotto la Marzola che possano un domani permettere la prosecuzione in galleria fino a Salorno. Sotto la previsione di imbocco a nord, con la piazza al posto degli edifici abbattuti in San Martino



L'OPERA

Tempi stretti imposti dal Pnrr per una delle maggiori opere pubbliche mai realizzate in Trentino. Timori per disagi e vibrazioni Da risolvere la criticità del passaggio nelle aree inquinate

Oltre 10 km in galleria da realizzare entro il 2026

Per fare spazio ai binari saranno abbattuti 11 edifici

Oltre 10 chilometri di tunnel a doppia canna in galleria più i raccordi a nord e a sud della città con la sede storica in 3 anni e mezzo, compresi otto mesi per mettere a punto la progettazione esecutiva. È la colossale scommessa della circonvallazione ferroviaria di Trento. Una delle principali opere ingegneristiche realizzate sul territorio trentino sarà realizzata a marce forzate per stare nei tempi del Pnrr, i tempi cioè dettati dall'Europa per incassare i finanziamenti comunitari. Tecnicamente la circonvallazione è inserita nel corridoio europeo Scandinavo-mediterraneo, è infatti uno dei lotti prioritari del potenziamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza, accesso sud al tunnel del Brennero.

Il tracciato della Circonvallazione parte a sud dalla località Acquaviva, poco dopo il cavalcavia della statale 12, si sviluppa in affiancamento alla sede ferroviaria attuale per circa un chilometro e mezzo per poi proseguire in trincea per 700 metri e poi galleria artificiale e poi naturale in corrispondenza della sua intersezione con Via Nazionale.

Lo scavo della "galleria Trento" è l'opera civile centrale del progetto; avrà una lunghezza totale di 10 chilometri e 770 metri e sarà realizzato utilizzando quattro TBM (Tunnel Boring Machine), le cosiddette talpe, che lavoreranno in contemporanea. Al termine della galleria naturale, il tracciato riemerge in superficie per mezzo della galleria artificiale in zona Scalo Filzi. Questo è il passaggio più delicato e naturalmente anche il più contestato dell'intero progetto, perché per far uscire i due binari sarà necessario radere al suolo un intero quartiere, undici edifici per una quarantina di alloggi più diversi uffici ed esercizi commerciali. Al posto di quella fascia abitata sarà realizzata una piazza, con i treni merci che passeranno pochi metri sotto il selciato. Dopo essere sbucato in superficie il nuovo tracciato, destinato esclusivamente al passaggio dei treni merci, proseguirà verso nord accanto alla sede storica fino ad un altro tratto in galleria artificiale che sottopasserà il cavalcavia di via Nassirya. La quota dei binari si manterrà ad una profondità di circa 10 metri dal pia-



L'imbocco sud della galleria Trento è previsto sotto la nazionale nella zona dei Grezzi di Mattarello

Opere preparatorie al via in primavera
Quattro talpe al lavoro in contemporanea per lo scavo di 2 milioni di metri cubi di terre

no campagna fino lì per poi procedere in ascesa costante per 850 metri circa, fino ad arrivare al livello della linea storica.

La prima fase realizzativa oggetto di dibattito prevede anche la dismissione del tratto di ferrovia esistente della linea Trento-Malè nella zona dello scalo Filzi, fino in prossimità dell'attuale fermata di Trento Nord Zona Commerciale, dove è prevista la realizzazione della nuova stazione.

L'altro tratto particolarmente delicato e dibattuto è quello che attraversa le aree inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica. Qui è previsto lo scavo in ambiente protetto e il trasporto in discariche speciali di terreni contaminati da piombo tetraetile e da

idrocarburi. Il progetto indica anche uno scavo in profondità, sotto l'attuale sedime ferroviario, per una profondità di 21 metri su terreni che per Rfi non sono inquinati; una vexata questione perché in realtà le analisi effettuate in passato ai due lati della ferrovia fanno pensare a una possibile infiltrazione di sostanze pericolose. La questione insomma è ancora da chiarire e il parlamento ha recentemente stanziato 2 milioni di euro che potrebbero essere utilizzati proprio per effettuare ulteriori indagini in zona.

Il cantiere è destinato a sconvolgere la città per un lungo periodo. Le quattro talpe lavoreranno a pieno ritmo in contemporanea scavando qualcosa come 2 milioni di metri cubi di materiale, che dovrà essere vagliato in appositi vasconi e poi trasferiti lungo tutta l'asta dell'Adige e anche oltre.

Sono previste otto aree di cantiere per le operazioni di scavo e di predisposizione e posa dei binari ferroviari più una sorta di cittadella che ospiterà le maestranze, centinaia di operai che opereranno in contemporanea, fino ad un massimo di 1.500 persone. Saranno, inoltre, necessa-

rie quattro aree di stoccaggio, tre depositi polmone e due aree tecniche. Le aree di cantiere saranno situate in località Acquaviva e a Roncafort.

La realizzazione del progetto comporterà per la durata dei lavori un aumento del traffico in particolare sull'autostrada del Brennero e sulla strada statale 12.

Nelle fasi di progettazione, costruzione ed esercizio della nuova linea, sarà attuato un piano di monitoraggio delle diverse componenti ambientali, volto alla continua verifica degli impatti. Il Piano prevede l'allestimento di precisi punti di campionamento a presidio delle diverse lavorazioni.

I timori della popolazione si concentrano in particolare su rumori e vibrazioni, sia in corso d'opera che legati poi al passaggio dei treni merci. Gli edifici e i cittadini potenzialmente interessati dal problema si troveranno sabato prossimo in assemblea per un confronto e per decidere come tutelarsi preventivamente.

Secondo l'ambizioso cronoprogramma l'opera dovrebbe essere conclusa nell'estate del 2026. F.G.

LA PROTESTA

Presidio No Tav, un centinaio per ribadire: «Inutile, pericolosa, costosa»

«Il progetto va fermato subito»

Un centinaio in piazza Dante per ribadire con forza il no alla circonvallazione. Ma non solo: i rappresentanti dei vari comitati hanno chiesto analisi sotto i binari, che l'attenzione mediatica resti alta e hanno sottolineato di non avere fiducia nell'Osservatorio per l'ambiente e la sicurezza del lavoro, che andrebbe gestito da soggetti terzi e non coinvolgendo persone «delle quali sappiamo già la posizione sull'opera, visto il loro curriculum». A prendere la parola per primo ieri sera in piazza è stato l'avvocato Marco Cianci: «Siamo qui per portare altra luce sul dibattito, dicendo ancora una volta, con rinnovata forza, che questa opera inutile, pericolosa e costosa va fermata. Poi, visti gli emendamenti del governo, chiediamo che i 2 milioni stanziati vengano usati per fare le analisi sotto i binari: Rfi ha sempre negato che lì ci sia inquinamento, ma le verifiche vanno fatte».

Sul tema di strettissima attualità, ovvero l'aggiudicazione dei lavori, sia Cianci sia Fulvio Flamini non si dicono sorpresi: «È la conferma che Comune e Provincia vanno avanti per la loro strada nonostante i pericoli per la salute dei cittadini. Ma noi non molliamo di un millimetro: noi abbiamo un miliardo di ragioni per dire no, loro hanno solamente un miliardo di euro».

Prossima tappa della protesta sabato, alle 15.30, sempre in piazza Dante con l'assemblea pubblica degli abitanti danneggiati.



Un momento del presidio ieri sera in piazza Dante (Foto Paolo Pedrotti)