



Grande opera Nei giorni scorsi si è tenuta una riunione tra Rfi e il Consorzio di imprese in cui sono stati rivisti al rialzo le spese per i lavori di realizzazione della circonvallazione di Trento

di **Donatello Baldo**

Si era partiti con un impegno di spesa di 930 milioni di euro, e un «fine lavori» previsto entro il 2026, visto che l'opera era inserita nel Pnrr e le tempistiche erano definite. Ma la circonvallazione di Trento da Pnrr è uscita, l'opera è finanziata dal Ministero dei Trasporti, e ora si sono dilatati i tempi e di conseguenza sono aumentati i costi. In una riunione che si è tenuta prima di Pasqua tra il Consorzio Tridentum, che deve realizzare l'opera, e i committenti Italferr e Rfi si è ritoccata al rialzo la cifra, che ora sfiora il doppio con 1,7 miliardi di euro.

Il rialzo dei costi dell'opera
Il maxi-appalto per la

● La base di gara era di 977 milioni poi aggiudicata dal Consorzio Tridentum per 934 milioni

● L'opera era inizialmente finanziata con i fondi del Pnrr, che dettava anche i tempi: fine lavori entro il 2026

● L'opera è poi uscita dal Pnrr: e sono aumentati i costi e sono slittati anche i tempi previsti da cronoprogramma



Bypass, i costi lievitano a 1,7 miliardi

Il bando era per 930 milioni. Poca certezza anche sui tempi di realizzazione

circonvallazione ferroviaria di Trento aveva come base di gara 977 milioni 635mila euro, al netto Iva, dei fondi Pnrr. L'appalto è stato aggiudicato al Consorzio Tridentum - Webuild, Ghella, Collini e gli ingegneri con la Sws - per 934 milioni 640mila euro. Uscita però dal Pnrr nel gennaio del 2024, l'opera era stata finanziata attraverso il Contratto di programma 2022-2026 tra ministero delle Infrastrutture (Mit) e Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), che prevedeva nuove risorse. Il costo complessivo del bypass si attestava a quel punto a 1,2 miliardi. Nel luglio del 2024 un altro aggiornamento, per un ammontare di oltre 1,3 miliardi di euro.

800 milioni in più

Prima di Pasqua, in una riunione tra Rfi, Italferr e il Consorzio Tridentum, sono state aggiornate le spese, che lievitano di circa 800 milioni di euro rispetto ai 934 milioni iniziali. Si arriva infatti a 1,7 miliardi. Una cifra che viene confermata anche da Palazzo Geremia: «Si tratta di una stima al rialzo che considera i ritardi

dell'esecuzione dell'opera». Perché i cantieri aperti costano, anche se non lavorano, come a Trento Nord, dove c'è di fatto un blocco delle attività. Non sembra infatti che l'aumento derivi da nuovi lavori necessari per disinquinare o modificare il progetto in essere. I costi aumentano perché si è in grave ritardo rispetto alle previsioni.

Ritardi nei lavori

I lavori, secondo il Pnrr, avrebbero dovuto concludersi entro il 2026. Su questi tempi si è infatti basato il progetto economico. Il ministro Salvini, con troppo entusiasmo, nel gennaio del 2023 assicurava per i «mesi estivi l'inizio dei cantieri». Rassicurava anche il governatore Maurizio Fugatti: «I lavori sono in linea con il cronoprogramma e l'opera verrà completata nel 2026». Ancora Salvini, e siamo ormai a ottobre 2023, tornava a tranquillizzare: «Non si allungano i tempi». Nel 2024, però, il ritardo dei lavori è apparso chiaro, tanto che il sindaco Ianeselli incalzava Roma:

«Tutto è fermo al ministero». E quando l'opera esce dal Pnrr, è il sindaco, ma anche il governatore, ad ammettere: «Ora che la circonvallazione non è più nel Pnrr, per forza di cose a livello ministeriale la questione è diventata meno urgente».

Recuperare tempo e denaro
Palazzo Geremia, che conferma l'aumento della stima dei costi, fa

però sapere che «se si recupera sui tempi si recupera anche sulle spese». L'obiettivo è convincere Rfi - come aveva già detto al Tl'assessore comunale ai Trasporti Ezio Facchin - a procedere negli scavi solo con due frese, partendo da sud. Le due frese in più - già arrivate - sarebbero rivendute, recuperando un bel po' di soldi. Il tempo di realizzazione dello scavo si allungherebbe, è vero, ma potrebbero essere «aperti» i

cameroni, quella specie di «svincolo» sotterraneo che permetterebbe ad alcuni treni di proseguire verso Salorno, senza uscire a Piedicastello. E c'è chi vorrebbe, per recuperare tempo futuro, far proseguire le frese proprio fino a Salorno per anticipare il lotto successivo dei lavori del raddoppio della linea.

Salvini in visita al cantiere

Domani il ministro Salvini, dopo che oggi avrà tenuto il suo comizio elettorale in qualità di capo leghista, sarà in visita al cantiere. Con lui non ci sarà il sindaco Ianeselli, ma è certo che il rappresentante dell'amministrazione comunale - sembra l'assessore Facchin - chiederà conto dei ritardi, che sembrano essere in capo a Rfi. Rfi che non ha ancora deciso se usare due o quattro frese, se scavare solo da sud o anche da nord, e che non avrebbe ancora consegnato il nuovo cronoprogramma. Ad oggi, infatti, non c'è un «fine lavori» certo per il bypass di Trento.



I lavori | Dalla sospensione del 21 febbraio al superamento «altalenante» delle soglie: nero su bianco nel bilancio del Consorzio Tridentum

Stop al cantiere nord: effetto diga e inquinanti nella falda

Le imprese

Frequenti incontri con la Procura. Il Consorzio: Rfi in ritardo sul progetto della stazione provvisoria

di **Francesco Terreri**

Il 21 febbraio scorso Rfi ha sospeso parzialmente i lavori del cantiere nord del bypass (*Il T* del 28 febbraio). Motivo: alcune delle opere potevano generare l'«effetto diga» rispetto alla falda, cioè far salire la falda che si trova sotto l'ex Scalo Filzi. A questo proposito, erano state ipotizzate opere di «trasparenza idraulica» che

potevano limitare questo danno. Ma l'introduzione delle opere di trasparenza idraulica e la necessità di verificare la compatibilità con le strutture della futura stazione provvisoria - interrata - ha ritardato la progettazione delle opere a nord, anche perché il progetto della stazione provvisoria «è stato reso disponibile con ritardo da parte del Committente», cioè Rfi. Non solo: «sempre per effetto delle criticità ambientali sono state introdotte nel Progetto esecutivo delle Opere di Parte A2 a nord alcuni dispositivi di sicurezza ed attività di monitoraggio dell'aria a causa del ritrovamento altalenante, nei campioni dell'acqua di falda, di superamento di alcuni analiti» cioè di alcune sostanze. E più volte su queste cose ci si è confrontati con «il Consulente nominato dalla Procura della Repubblica»

nell'ambito del procedimento del 2023 per disastro ambientale che ha portato al sequestro di alcune aree il 28 luglio 2023. Tutti questi problemi del cantiere nord della circonvallazione ferroviaria sono riepilogati nero su bianco nella Relazione sulla gestione del bilancio 2024 del Consorzio Tridentum, che raggruppa le società incaricate di realizzare il bypass: Webuild, Ghella, Collini (vedi sopra). Il documento è stato depositato poche settimane fa. Il Consorzio chiude i conti 2024 con ricavi per 36,6 milioni, in crescita sull'anno precedente, e un indebitamento salito a oltre 438 milioni, che però per quasi 280 milioni è costituito da acconti sui lavori e per 63 milioni è verso i soci consorziati. La relazione ricorda che già l'anno scorso l'atto integrativo sottoscritto con Rfi ha visto l'importo

In ritardo
Il cantiere nord della circonvallazione ferroviaria si snoda lungo via Brennero da San Martino alle aree Sloi e Carbochimica



di gara salire da 934 a circa 950 milioni. In compenso il cantiere sud del bypass va avanti: entro l'estate verranno ultimate le opere preliminari, in autunno inizieranno le

operazioni di montaggio della prima «talpa» e l'inizio delle operazioni di scavo è previsto nei primi mesi del 2026. Anche questo in ritardo.