

I grandi | progetti

Bypass ferroviario, Salvini accelera entro gennaio l'esito della gara

A marzo i lavori propedeutici ad Acquaviva e Scalo Filzi. Facchin: «Il servizio sarà sempre garantito»

TRENTO Sul bypass ferroviario di Trento un'accelerata la dà Matteo Salvini: «Nel 2023 — recita una nota diramata in queste ore — il ministro dei Trasporti e vicepremier intende avviare con forza il «Cantiere Italia»». E questo sarà agevolato dal fatto che entra in vigore «il nuovo codice degli appalti che ha l'obiettivo di velocizzare le procedure». Insomma nei piani di Salvini l'anno alle porte sarà quello in cui fioriranno le grandi opere pubbliche, grazie a nuovi bandi e alle gare in corso. Inclusa la circonvallazione ferroviaria di Trento, che fa parte dell'elenco delle opere all'orizzonte del Gruppo Ferrovie dello Stato (Fs).

Più nel dettaglio, Fs vanta 1,42 miliardi di euro di appalti



Il ministro
Nel 2023 intendo avviare con forza il «Cantiere Italia»
L'entrata in vigore del nuovo codice degli appalti ha l'obiettivo di velocizzare le procedure

e gare per oltre 10,4 miliardi negli ultimi due mesi. E tra le opere pronte ai nastri di partenza, appunto, c'è il bypass. Anche Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) esprime ottimismo: «Nel pieno rispetto del cronoprogramma, entro fine gennaio terminerà l'iter della gara e ci sarà la consegna delle prestazioni relative al bando per il progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento. Inizierà quindi la fase di progettazione esecutiva. Entro marzo saranno avviati i cantieri delle opere propedeutiche. Tutto il 2023 sarà dedicato al completamento della progettazione esecutiva e all'avvio graduale dei cantieri».

Che cosa attenderci, dunque? Innanzitutto, l'impresa che avrà successo avrà l'onere di presentare un «progetto esecutivo» nei primi mesi. Come previsto dalle procedure del Pnrr, seguirà il controllo della conformità del progetto esecutivo rispetto alle indicazioni date da Palazzo Thun e dalla Provincia.

Intorno a marzo inizierà il lavoro per le «opere propedeutiche», cioè lavori più semplici rispetto alla galleria vera e propria, che devono essere fatti in preparazione al «vero» cantiere del bypass. Di fatto permettono di aprire gli imbocchi delle gallerie. Ce ne saranno quindi due, ad Acquaviva e presso lo Scalo Filzi. Si tratta di opere che vedranno impegnati i territori per circa un anno. Tuttavia, essendo opere effettuate con metodi standardizzati, sarà possibile dare loro il via in breve tempo. Gli scavi della galleria principale potranno avere inizio solo nel 2024.

Le opere propedeutiche comporteranno uno spostamento della linea Trento-Malè, che da parallela a Via Brennero, sarà deviata sul lato interno del piazzale. Questo permetterà la realizzazione della galleria artificiale vicino allo scalo Filzi. Il tunnel arriverà fin sotto la montagna e renderà possibile la partenza con le frese. Lo stesso di-



L'assessore
L'interramento della linea storica sarà pronto per il 2029-2030. I merci passeranno dal bypass

scorso vale per Acquaviva, dove la linea storica verrà spostata sul lato ovest. «I passeggeri non se ne accorgeranno nemmeno — assicura l'assessore alla mobilità Ezio Facchin — Gli spostamenti dei binari avvengono normalmente. Poi ci sarà la giornata in cui c'è un disservizio dovuto allo spostamento. A volte ci

saranno rallentamenti quando si lavora su fasi provvisorie. Ma la continuità del servizio ferroviario è sempre garantita dai gestori».

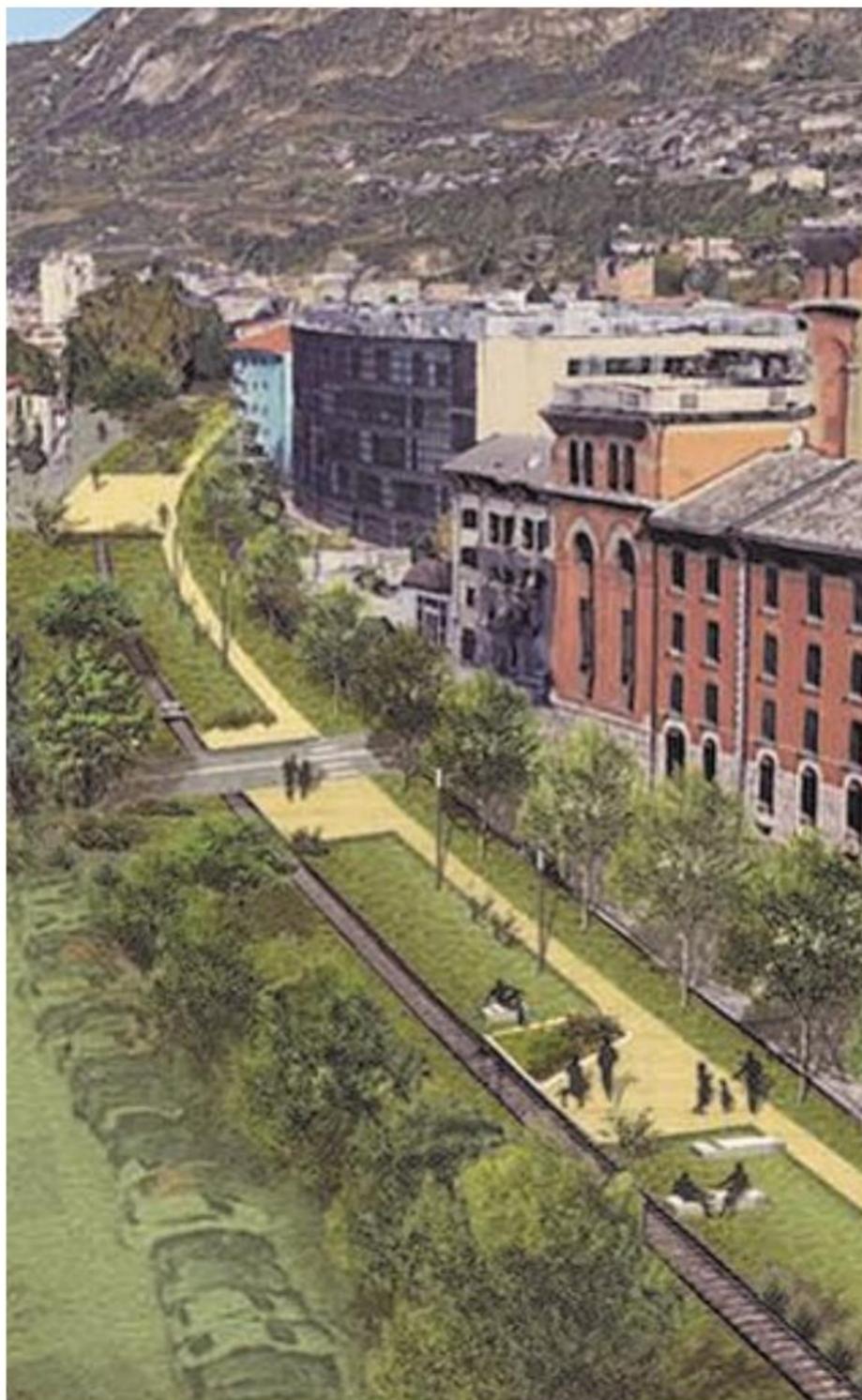
Rimane da capire cosa succede nel caso il progetto esecutivo non sia conforme alle delibere del Comune e della Provincia. «Se non ci fosse corrispondenza, bisognerà fare degli aggiornamenti — commenta Facchin — questi progetti devono avere una visione condivisa e si cerca di riportare quello che si fa all'impostazione data. È un lavoro «in progress» continuo: richiedono sempre degli allineamenti e degli aggiustamenti. È un lavoro continuo».

Una volta che nel 2026 sarà pronto il bypass, i treni passeranno tutti attraverso quello. E ciò vale sia per i merci che per quelli per il trasporto passeggeri. Tuttavia, come già anticipato nelle scorse settimane, nei piani dell'amministrazione comunale questa sarà una situazione transitoria: il 2023 è infatti l'anno in cui partirà «SuperTrento». L'obiettivo è di arrivare a gennaio 2024 con in tasca la stesura di un secondo progetto per l'interramento della linea storica e la riqualificazione dell'area su cui sorge. Riguardo alle tempistiche generali, Facchin commenta: «Riteniamo che possa essere completato nel 2029 - 2030. A quel punto i treni per i viaggiatori tornano sulla linea storica sotterrata e faranno servizio su Piazza Dante. I treni merci passeranno dal bypass».

Il calendario degli eventi di SuperTrento è già pronto. La cittadinanza sarà chiamata a immaginare come si potrà sviluppare Trento senza i binari. Cosa che, secondo l'assessore, potrebbe già avvenire alla fine del decennio. Tra gennaio e maggio ci saranno gli incontri con i cittadini e le organizzazioni. Verso la fine dell'anno andranno in scena i laboratori incrementali che accompagneranno la stesura finale del progetto.

Daniele Cassaghi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il futuro L'interramento della ferrovia libererà terreni preziosi

1,27

Miliardi

È il costo complessivo della circonvallazione ferroviaria cittadina secondo la rivalutazione dei costi effettuata sulla base del caro materiali

11

Chilometri

È la lunghezza del tratto in galleria del bypass ferroviario cittadino: i binari entreranno sotto la collina est in via Brennero, per uscire nella zona di Mattarello

4

Offerte

Per aggiudicarsi l'importante appalto di realizzazione dell'opera che cambierà il volto del capoluogo si sono fatte avanti quattro cordate di imprenditori

3

Anni

Sono quelli che rimangono per la realizzazione dell'intervento, finanziato con risorse del Pnrr: secondo la scaletta, il bypass dovrà essere pronto nel 2026