



«Bypass, valutiamo lo scavo solo da sud»

La commissaria Firmi apre alle richieste del Comune. Ianeselli: «Così stessi tempi»



Lavori Il cantiere del bypass ferroviario a Trento nord © Foto Marco Loss



Incontro Al tavolo la commissaria del governo Firmi con i rappresentanti di Provincia, Comune e Rfi a Piazza Dante

Il vertice

Fine cantiere nel 2030, ma si attende il nuovo cronoprogramma. Intanto Rete ferroviaria italiana conferma l'impegno per l'interramento

di **Tommaso Di Giannantonio**

Sarà presa in esame l'ipotesi di scavare il tunnel della circonvallazione ferroviaria di Trento solo da Mattarello, utilizzando quindi solo due frese meccaniche (anziché quattro). L'impegno è stato preso direttamente da Paola Firmi, commissaria del governo per il quadruplicamento della linea Verona-Fortezza, che ieri mattina è venuta a Trento per un vertice con i rappresentanti della Provincia, del Comune di Trento e di Rete ferroviaria italiana (Rfi). Si tratta di un'apertura alle

richieste di Palazzo Geremia, che da tempo ormai fa pressing per evitare lo scavo del tunnel da nord. Anche all'incontro di ieri il sindaco Franco Ianeselli ha evidenziato come «a parità di tempistiche, la soluzione con due frese dal lato sud, tenuto conto dello stato attuale dei lavori, risulterebbe più compatibile in termini di impatto sul territorio». Scavare anche a Trento nord, significherebbe appesantire il traffico (già problematico) in via Brennero, con circa 150 camion al giorno carichi del materiale di scavo. Attualmente, invece, è previsto l'impiego di quattro frese da parte del consorzio di imprese Tridentum che si è aggiudicato l'opera da 1,2 miliardi di euro: due a nord e due a sud. Il fattore delle tempistiche è stato ritenuto dirimente anche da Firmi, che – si legge nel comunicato stampa diramato dalla Provincia (e condiviso con il Comune) – ha ribadito l'utilità di un approfondimento puntuale per valutare quale delle due alternative garantisca il miglior equilibrio tra tempi di realizzazione, impatti urbanistici e operatività. D'intesa con tutti i rappresentanti presenti, «si è

quindi convenuto di aggiornare il confronto alla presentazione di un'analisi puntuale delle soluzioni prospettate».

Oltre alla commissaria del governo e al sindaco di Trento, al vertice hanno partecipato anche il governatore Maurizio Fugatti e i tecnici di Provincia e Comune: il direttore generale Raffaele De Col e il dirigente Mauro Groff per Piazza Dante, e i dirigenti Giuliano Franzoi e Franca Debiasi per il Comune. Per Rfi erano presenti il direttore Investimenti Lucio Menta e il project manager Francesco Demozzi.

Evidenziando l'importanza della scelta sull'utilizzo di due o quattro frese meccaniche, Fugatti ha sottolineato «l'esigenza di disporre di tutti gli elementi tecnici per una valutazione e decisione approfondita, ribadendo la necessità di garantire che le tempistiche per l'attivazione del passante ferroviario non vengano compromesse da una soluzione rispetto all'altra», si legge nel comunicato stampa.

Il Comune, inoltre, ha chiesto una valutazione specifica sull'anticipo della realizzazione dei «cameroni», ritenuti un

ulteriore elemento propedeutico per il futuro prolungamento della nuova linea verso nord.

Durante l'incontro, infine, è stato «rinnovato l'impegno sull'avanzamento del lavoro condiviso sul progetto di interrimento della ferrovia nel tratto centrale del capoluogo che – si chiude così il comunicato stampa – proseguirà nei prossimi mesi con l'elaborazione del Docfap». Ossia il documento di fattibilità delle alternative progettuali, che serve a individuare la soluzione più vantaggiosa in termini di costi benefici e impatto.

Si è fatto il punto anche sull'avanzamento del cantiere, soprattutto a nord. Al momento, stando alle informazioni che arrivano da Provincia e Comune, la fine dei lavori è prevista per l'autunno del 2030 (quattro anni più tardi rispetto alla scadenza originaria del 2026). Si attende, però, ancora il cronoprogramma aggiornato. Il consorzio Tridentum ha presentato il progetto esecutivo di parte A a Rfi, ma i documenti devono ancora ricevere la validazione da parte della società ferroviaria italiana.