

## GRANDI OPERE

La previsione delle Ferrovie contenuta nello studio di sostenibilità depositato



## Edilizia sostenibile: Tonina in Terza commissione spiega le premialità

È stato l'assessore Mario Tonina a illustrare ieri alla Terza commissione del consiglio provinciale i termini dell'aggiornamento delle premialità e degli indici edilizi volti a favorire l'uso di tecniche di edilizia sostenibile, di cui alla delibera sottoposta al parere dell'organismo, favorevole all'unanimità. «L'obiettivo della delibera - ha premesso - è garantire il percorso già

avviato introducendo degli accorgimenti sui quali ci eravamo già impegnati in passato». Il responsabile dell'ambiente ha chiarito che si tratta di una fattispecie in vigore da anni e che la delibera disciplina l'utilizzo di tecniche di edilizia sostenibile finalizzate in particolare alla minimizzazione dell'energia e dell'impatto ambientale. Tonina ha parlato del recupero

del patrimonio edilizio esistente, della nuova costruzione secondo precisi criteri e delle premialità per il miglioramento delle prestazioni energetiche. E ha precisato: «Il contributo alla nuova costruzione, dal 10 al 20% sarà lasciato alla scelta dei singoli comuni». Le premialità sono riconosciute per manutenzione straordinaria, ristrutturazioni e nuove costruzioni.

# «Il bypass porterà 871 milioni di indotto»

## Il calcolo di Italferr prevede 12.132 lavoratori, tra diretti e indiretti

La circonvallazione ferroviaria porterà affari per un sacco di gente. Questo sostiene Italferr, che gli affari ha provato anche a quantificarli. Secondo loro il valore aggiunto generato sul territorio sarà qualcosa come 871 milioni di euro, per 12.132 lavoratori impegnati. Quello economico è uno degli impatti che il bypass ferroviario avrà sulla città e in generale sul territorio trentino. Non sarà di sicuro l'unico: rimane alto l'allarme sull'impatto per la vivibilità delle aree attorno ai cantieri - di cui abbiamo scritto qualche giorno fa e attorno al quale si sta coagulando la neonata Rete dei cittadini - ma il fattore economico è uno degli aspetti della grande opera. Trattandosi di un cantiere della durata (almeno) di quattro anni, è evidente che gli effetti economi-



Calcolato anche l'impatto sulla Ro.La: ad opera finita potrebbe aumentare di 630 mila tir l'anno la capacità dell'interporto

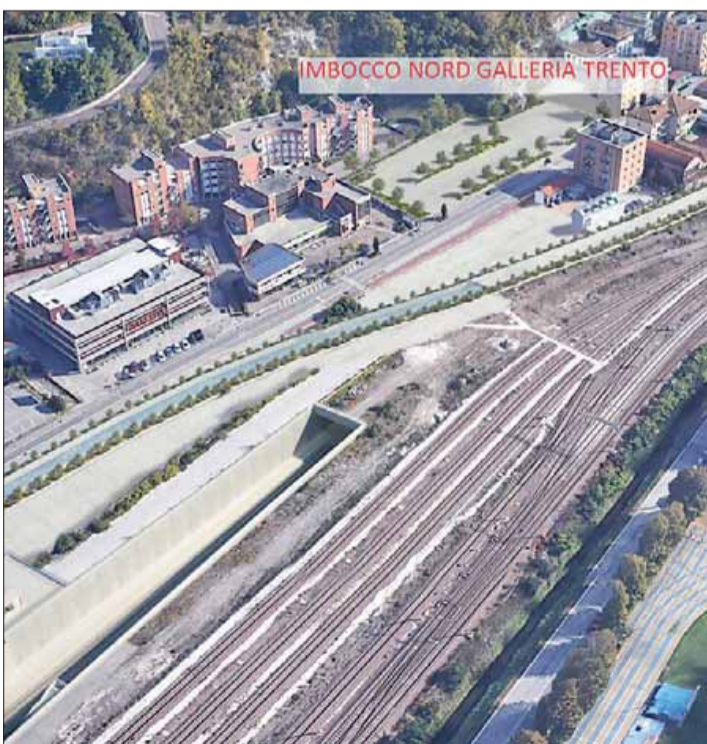
ci sul territorio saranno numerosi per questo periodo. Basti pensare alle aziende artigiane e alle industrie edili che potrebbero essere coinvolte nei cantieri primari, per passare alla gestione del materiale di risulta (si parla di oltre 2 milioni di metri cubi di materiale), riguardo al quale Italferr ha già fatto una valutazione di massima circa le aziende del territorio da coinvolgere per quanto riguarda lo smistamento e il recupero. E poi c'è l'indotto. A partire dalla ricchezza generata dal fatto che le maestranze che lavoreranno qui - e tanti, è facile prevederlo, verranno da via - consumeranno sul territorio. Come detto, Italferr ha cercato di quantificare i benefici economici. E ha fotografato il valore aggiunto genera-

Le cifre sono importanti. Dal punto di vista del valore aggiunto, Italferr parla di 871,85 milioni di euro, di cui 181,62 milioni di euro di fiscalità (che si faranno sentire sulle casse provinciali). Di questi ci sarebbero 301,35 milioni di valore aggiunto diretto, 334,15 milioni di valore aggiunto indiretto e 236,35 milioni di valore aggiunto indotto. Ma dal punto di vista occupazionale questo cosa significa? Secondo Italferr l'impatto sarà importante: 12.132 unità lavorative annue, che significa lavoratori impegnati per un periodo pari ad un anno, durante l'arco temporale della realizzazione del progetto. Di queste 4.679 saranno lavoratori diretti, che quindi opereranno nel cantiere. E con ogni probabilità tanti verranno da fuori provincia. A dirlo è semplicemente un dato di fatto: oggi le

imprese trentine non riescono a trovare lavoratori per gli ordinativi legati al Superbonus del 110%, difficile immaginare che i muratori si moltiplichino da qui a quando partirà davvero il cantiere per la circonvallazione ferroviaria. Ma ci sono anche le 4.377 persone che si ritiene possano lavorare come unità indirette. Servizi alle imprese, per esempio, mondo artigiano che può beneficiare di sub appalti. E qui si toccherebbe evidentemente in modo più pesante il tessuto produttivo locale. Infine, c'è l'indotto, che secondo Italferr potrebbe portare a 3.076 lavoratori. Dal punto di vista della capacità dell'investimento, di produrre frutti economici sul territorio, quindi, si calcola che si generino ogni milione di investimento, 1,10 milioni di euro di valore aggiunto e 15 unità lavorative.

In foto l'areale ferroviario tra lo scalo Filzi e la zona nord della città, una delle aree più toccate dai lavori. L'opera costerà 961 milioni, e verrà finanziata dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Ciò significa che i lavori dovranno essere conclusi entro il 2026. Secondo il progetto presentato da Italferr il tracciato parte dal Magnete, a raso e prosegue parallelo all'attuale tracciato ferroviario fino alla rotonda di via Nassirya, dove inizia a scendere, fino ad arrivare ad una quota di - 10 dal piano campagna. All'ex Scalo Filzi prosegue (sempre a - 10) sotto via Brennero e all'altezza dell'Acì entra in galleria, per uscire a sud di Mattarello.

Italferr guarda anche oltre il 2026, quando si calcola - secondo i detrattori in modo piuttosto ottimistico - di concludere l'opera per rientrare nei vincoli del Pnrr. E evidenzia come la circonvallazione ferroviaria, con il potenziamento della capacità di trasporto merci su rotaia, permetterebbe una crescita generale della logistica, e in particolare della Ro.La: si calcola che si produrrà una riduzione del 50% del tempo di lavorazione dei treni, con un carico fino a 33 o 34 treni del servizio Ro.La, anziché gli attuali 21. Calcolando l'aumento della lunghezza dei treni - perché il tunnel di base del Brennero permetterà di movimentare convogli da 760 metri, anziché di 550 che sono quelli attuali - secondo Italferr i lavori per il bypass ferroviario aumenteranno di 630 mila tir all'anno la capacità massima dell'interporto trentino. Si tratta di previsioni, per altro effettuate da Italferr, evidentemente interessate a far ben accogliere l'opera sul territorio. E i conti veri si faranno solo alla fine. Ma è evidente che si tratta di numeri persino fuori scala, rispetto al Trentino. C.Z.



L'impatto dell'opera sul quartiere di San Martino

IL FRONTE DEL NO ▶ Comitanti e associazioni si organizzano: «Si resti in destra Adige»

## Ma contro l'opera cresce la Rete

«Con soddisfazione registriamo che sono in aumento i cittadini che ci chiedono informazioni e i comitati che aderiscono. La circonvallazione in sinistra Adige non è l'unica soluzione possibile, certamente è la più impattante». L'ingegner Paolo Zadra è il portavoce della rete dei cittadini di Trento. Un gruppo che riunisce persone ma anche associazioni. E che il bypass ferroviario lì dove Italferr ha deciso di realizzarlo proprio non lo vuole. Erano di questa opinione prima della presentazione del progetto, lo sono ancora di più adesso. Tanto che la settimana prossima presenteranno un'ipotesi progettuale di circonvallazione in destra Adige, per dimostrare che un'alternativa c'è. La contrarietà della rete dipende dal fatto che, a loro parere, l'impatto sul territorio dell'opera sarebbe devastante per più di un motivo. Una delle criticità che evidenziano

è quella delle sorgenti, accanto all'instabilità della collina, che ritengono la rendano un'opzione non praticabile, per una galleria come quella che le Ferrovie intendono realizzare. Ma soprattutto, a preoccupare è l'uscita della galleria a ridosso del quartiere di San Martino. Ecco perché si sono messi in moto. «Quanti siamo? Non posso dire quante persone, ma con soddisfazione posso evidenziare che ci sono circa dieci, tra comitati e associazioni, che si sono uniti a noi. Per ora sono per lo più di Mattarello e del quartiere



Paolo Zadra

di San Martino, ma stanno iniziando ad informarsi anche altre persone, provenienti da altri quartieri» spiega Zadra. Il loro approccio è chiaro: ribadiscono di non essere contro la circonvallazione, ma contro il tracciato indicato da Italferr. Da qui l'idea di un progetto alternativo. Sia Comune che Provincia non sono disponibili a ragionare di spostamenti in destra Adige, per motivi tecnici, ma anche per questioni di tempo, per via dei vincoli legati ai fondi del Pnrr. Ma la rete non pensa si possa parlare di ipotesi fuori tempo: «I tempi per la Destra Adige ci sono sempre, certo non rispetto a quanto finora approvato, ma c'è un dibattito pubblico che ora si aprirà, noi abbiamo la documentazione riguardo alle criticità della sinistra Adige, riteniamo ci sia la necessità di un progetto alternativo. Per questo ne abbiamo sviluppato uno nuovo, che vuol rimuovere le criticità di quello del 2003, già escluso. Lo presenteremo anche con

elementi di dettaglio, con tutti i contenuti specifici geologici». «Nella presentazione - continua Zadra - faremo un elenco di requisiti che i progetti devono avere, per essere compresi nell'ambito del Pnrr, e dimostreremo che l'ipotesi di circonvallazione in sinistra Adige non ce li ha. In quell'occasione daremo anche conto dell'accrescimento della Rete». Paolo Zadra ci tiene infine a ribadire un aspetto dirimente: non sono contro la circonvallazione e nemmeno contro il metaprogetto presentato l'altro giorno dal Comune agli industriali. «Noi crediamo che serva un nuovo progetto e il nostro in destra Adige non impatta con il metaprogetto, anzi lo valorizza. Immaginare una circonvallazione ferroviaria ad est consente di riqualificare la città, senza dequalificare un quartiere nell'immediata prossimità del centro storico».