



Il personaggio, Monica Maestri
«Io, assessora alla gentilezza
un sorriso fa la differenza»

di **Federica Giobbe**
a pagina 6



Basket

L'Aquila europea
non vuole fermarsi:
oggi c'è Podgorica

di **Stefano Frigo**
a pagina 12

OGGI 7°C

Pioggia
Vento: NNE 4 Km/h
Umidità: 98%



| MER | GIO | VEN | SAB |
|-------|---------|-------|--------|
| | | | |
| 3°/6° | -10°/5° | 3°/7° | 3°/11° |

Dati meteo a cura di 3Bmeteo.com
Onomastici: Renato, Renata

CORRIERE DEL TRENTO

C

Il tempo di agire

**MOBILITÀ,
IL FUTURO
È ADESSO**

di **Roberto Bortolotti**

Pare che qualcosa si stia muovendo per il futuro della mobilità cittadina. Almeno le intenzioni sembrano essere chiare. Si torna a parlare concretamente di interrimento della ferrovia, di sistema Nordus (il collegamento su binari Lavis a Mattarello); si progetta — almeno a livello preliminare — il collegamento tra la città e Mesiano-Povo; si prevede, anche se solo sommariamente, nella variante al Piano regolatore generale, la funivia del Monte Bondone. Siamo ancora nel campo aleatorio delle buone intenzioni e si sa che, a volte, molti buoni propositi sono inutili se non vengono accompagnati da azioni che si riflettono nella realtà. Ma sembra che stavolta qualcuno di questi propositi possa trovare esecuzione nei prossimi anni. La più grossa questione è quella dell'interrimento della ferrovia (ieri è stato siglato un accordo tra Provincia, Rfi e Comune di Trento per elaborare entro 180 giorni un progetto preliminare) al quale è legato il collegamento Nord-Sud (Nordus). Una questione già affrontata egregiamente quindici anni fa dall'architetto spagnolo Joan Busquets. Si sa che l'interrimento dei treni era, ed è, utile non solo per liberare aree strategiche ma anche per rigenerare parti di città separate. Ci viene però detto che tale opera cammina di pari passo con la realizzazione della nuova circunvallazione ferroviaria per le merci che dovrebbe servire da bypass durante il cantiere dell'interrimento.

continua a pagina 3

Infrastrutture Siglato l'accordo. Sei mesi per il progetto preliminare. Rfi illustra la road map. Andreatta: una nuova era

Ferrovia, cantieri aperti nel 2025

I lavori dureranno sette anni. Tunnel, interrimento, Nordus: i tre pilastri della rivoluzione

Comune Prende forma il regolamento



Movida, ecco la patente a punti: meno plastica e stretta sull'alcol

Meno plastica e più cestini. Sono alcuni degli impegni che i locali della movida cittadina potranno sottoscrivere con il Comune di Trento per ottenere la famosa patente a punti. Prevista una stretta sui superalcolici.

a pagina 4 **Mapelli**

«È iniziata una nuova era». Non nasconde una certa soddisfazione il sindaco Alessandro Andreatta commentando la firma dell'atto aggiuntivo del protocollo d'intesa tra Comune, Provincia e Rete ferroviaria italiana che avvia il countdown per la concretizzazione del progetto che rivoluzionerà la città, ma anche Rovereto. Sul tavolo ci sono l'interrimento della ferrovia, il Nordus, il bypass ferroviario e infine il Corridoio del Brennero. Sarà attivo nel 2028.

a pagina 2

L'ALTRO FRONTE

La Valsugana sarà elettrificata per le Olimpiadi

a pagina 2

CORTE DEI CONTI DANNO DA 607.000 EURO. LA DIFESA: «INIZIATIVE LEGITTIME»

Ateneo, ai figli dei lavoratori borse di studio «generose»

Borse di studio elargite «a pioggia» ai figli dei dipendenti dell'ateneo a partire dall'asilo e assegnate senza tenere conto del reddito. Una procedura illegittima secondo la Procura della Corte dei Conti che contesta un danno erariale da 607mila euro. Nei guai sono finiti due dirigenti dell'università.

a pagina 5 **Roat**

L'INTERVENTO

**IL RAPPORTO «EDUSCOPIO»
LICEO DA VINCI,
SCUOLA INCLUSIVA**

di **Valentina Zanolla**

a pagina 9

IL «PADRE» DELL'IDEA RIVEDE IL BOULEVARD

Busquets: parco sulle aree lasciate libere dai binari



di **Marika Giovannini**

L'architetto catalano Joan Busquets sorride: «Il progetto di interrimento della ferrovia va avanti? È una buona notizia per Trento». Il «padre» della variante al Prg del 2002 torna a quell'intuizione. E sul boulevard dice: «Realizziamo un grande parco lineare».

a pagina 3

IL CASO FORTI, MAMMA MARIA RACCONTA

«Vivo aspettando Chico, gli farò i miei canederli»



Maria Loner racconta il legame con Chico.

a pagina 7 **Zamattio**

La città | che cambia

Le voci



«
Andreatta
Siamo a fine
consiliatura
ma
sfrutteremo
tutti i mesi
disponibili



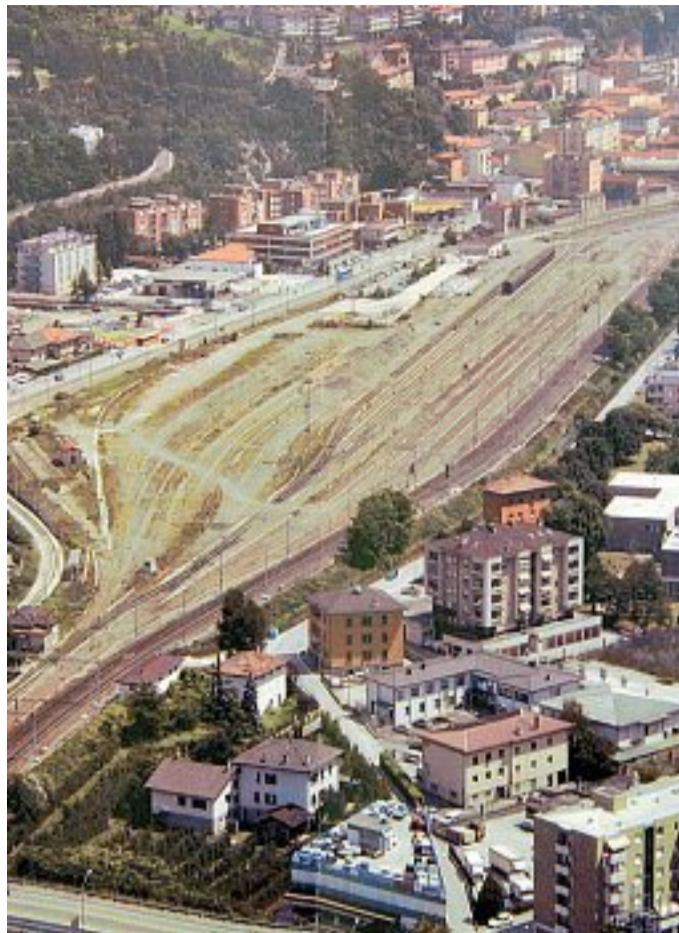
«
Fugatti
È molto
importante
trovare il
consenso
dei territori
coinvolti



«
Gentile
Ogni treno
consente
di togliere
dalla strada
quaranta
camion



«
Macello
La galleria
nel tratto
cittadino
sarà
a meno
dieci metri



Tasselli Qui sopra la firma dell'atto aggiuntivo del protocollo d'intesa tra Comune, Provincia e Rfi. A sinistra lo Scalo Filzi, dove sarà realizzata la stazione provvisoria cittadina, a destra il tunnel di base del Brennero. Nella foto in basso a destra uno degli schizzi dell'interramento della ferrovia firmati dall'architetto catalano Joan Busquets



Interramento, Nordus, bypass lavori conclusi nel 2032 Andreatta: «Una nuova era»

TRENTO «È iniziata una nuova era dello sviluppo della ferrovia a Trento e in Trentino». Alessandro Andreatta traccia una linea immaginaria. Prima torna indietro al 2002, quando l'architetto catalano Joan Busquets aveva immaginato l'interramento della ferrovia e sopra un boulevard. Poi — nel giorno della firma dell'atto aggiuntivo del protocollo d'intesa tra Comune, Provincia e Rete ferroviaria italiana (avvenuta ieri) che avvia il countdown per la concretizzazione di quell'intuizione — il sindaco di Trento getta lo sguardo avanti. Soffermandosi sulla portata della «rivoluzione» della ferrovia cittadina (una rivoluzione, precisa il sindaco, pari a quella vissuta nell'Ottocento con la deviazione del fiume Adige). E dando voce alla sua soddisfazione

per «una sfida molto complessa, una sfida economica, ambientale, territoriale».

Accanto a sé, il primo cittadino ha il presidente della Provincia Maurizio Fugatti e l'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile. Proprio a quest'ultimo, insieme al responsabile della direzione investimenti di Rfi Vincenzo Macello, è toccato delineare tempi, dimensione e dettagli del progetto integrato del capoluogo. Che trasformerà la città in tre mosse: con il bypass ferroviario sotto la collina est, con l'interramento della ferrovia e con la realizzazione del Nordus, la dorsale metropolitana nord-sud.

Il lotto 3, di fatto, è quello che nel più complessivo intervento del Corridoio del Brennero interessa il capoluogo. Ma anche Rovereto. Con una

Trento, firmato ieri l'atto aggiuntivo della «rivoluzione» Brennero, tunnel aperto nel 2028

2,4

Chilometri

Sarà lungo il
tratto interrato
dei binari

scaletta temporale già ben definita, almeno per Trento. Da ieri, in sostanza, sono partiti i 180 giorni previsti per la progettazione preliminare del nuovo scenario cittadino. Il disegno sarà pronto a metà 2019 (a ridosso delle elezioni comunali), con il 2020 riservato al «project review» della circoscrizione e all'iter autorizzativo, mentre nel 2021 si

arriverà alla progettazione definitiva (con iter autorizzativo l'anno successivo). Nel 2023 partirà l'attività negoziale, nel 2024 si passerà alla progettazione esecutiva, per poi celebrare nel 2025 l'inizio dei cantieri. Che, stando ai calcoli, dovrebbero durare fino al 2032.

L'immagine della nuova Trento, dal punto di vista della rete ferroviaria, è già stata disegnata. Dopo l'analisi su tre ipotesi, si è optato per l'alternativa che prevede la realizzazione in successione della circoscrizione ferroviaria, dell'interramento e del Nordus. Un intervento da 1,27 miliardi che porterà i binari sotterranei (a meno 10) nel tratto compreso tra la rotonda di Nassirya e via Monte Baldo (circa 2,4 chilometri), con la realizzazione di una stazione



provvisoria e interrata allo Scalo Filzi (al termine dei lavori la stazione passeggeri tornerà a esser quella attuale, ma anch'essa interrata) e la conseguente ricucitura del tessuto urbano nella parte oggi occupata dai binari. «Con la possibilità di recuperare una mobilità anche est-ovest» precisa Andreatta.

E i soldi? Per la circoscrizione si guarda alle risorse legate all'accantonamento dell'A22. Mentre per il Nordus «si dovranno trovare — avverte Fugatti — altre fonti di finanziamento: guardare ai fi-

L'altro fronte

Valsugana elettrificata entro il 2025

Si lavora per la tratta fino a Primolano: «Sarà disponibile per le Olimpiadi»

TRENTO La prima scadenza temporale è quella del 2025. E non è un caso: nel 2026 arriveranno in Trentino — e in Veneto — le Olimpiadi invernali. E il nodo dei trasporti pubblici è già finito nell'agenda dei confronti tra i rappresentanti territoriali e il governo romano.

Per quanto riguarda la provincia, il trasporto pubblico che già mostra qualche passo sembra essere quello della ferrovia. Con la linea della Valsugana che ieri, nel convegno dedicato alla mobilità su rotaia, è stata protagonista di uno specifico focus.

Proprio alla linea della Valsugana è stata associata quella data, il 2025. E il progetto segnato lì accanto è quello dell'elettrificazione. Non di tutta la linea: la scadenza indica infatti l'elettrificazione del tratto compreso fra il capoluogo e Primolano. «Vogliamo completare questa fase in tempo per i Giochi olimpici» assicura il responsabile della direzione commerciale della Rete ferroviaria italiana Christian Colaneri. «I benefici — prosegue Colaneri — sono evidenti». Si va da una modulazione oraria «più vicina alle esigenze di chi utilizza il tre-

no, in primo luogo i pendolari» fino al minor impatto ambientale. «I treni a diesel — aggiunge il dirigente del Servizio trasporti pubblici Roberto Andreatta — sono molto più inquinanti rispetto a quelli elettrici».

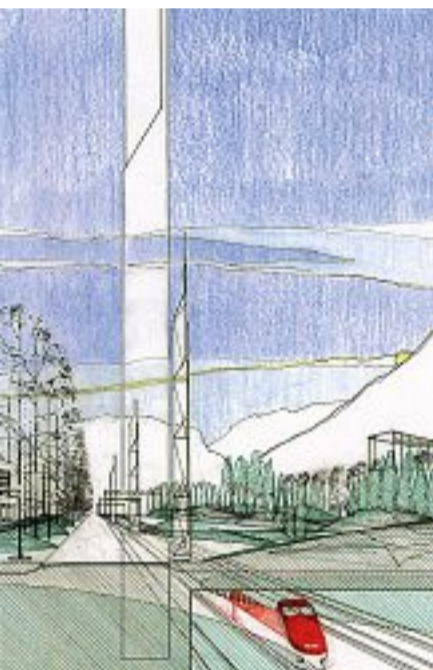
Per l'elettrificazione della Valsugana nel tratto Trento-Bassano, ricorda Colaneri, sono previsti nel contratto di programma Mit di Rfi 60 milioni. Con un passaggio in più: nell'ambito degli interventi di elettrificazione si procederà a un consolidamento degli interventi sulla linea, realizzando nuove stazioni «per



Verso il Veneto La linea della Valsugana

aumentare la capacità e stabilizzare il modello orario» e adeguando gli impianti. Ma «l'attuale disponibilità economica — è la posizione di Rfi — non consente di coprire l'elettrificazione dell'intera tratta». Di qui l'idea di concentrarsi, in un primo momento, almeno su tracciato compreso tra il capoluogo e Primolano.

Si guarda però anche più in là. Allo studio c'è infatti un nuovo collegamento ferroviario tra Grigno-Primolano e Feltre. Un tracciato di circa 20 chilometri al quale sta lavorando un gruppo congiunto



nanziamenti europei ma anche trovare soggetti interessati». Prospettive a lungo raggio. Anche se ora l'impegno è legato alle scadenze fissate dall'atto aggiuntivo del protocollo d'intesa. Che prevede, nel dettaglio, che entro 180 giorni Rfi provveda ad aggiornare il progetto della circosollazione di Trento, includendo anche la stazione provvisoria allo Scalo Filzi e le fasi di attivazione. Alla Provincia spetta invece il compito di definire «le linee guida per un progetto di assetto complessivo del sistema ferrovia-

rio del nodo di Trento, articolato per i servizi di trasporto su ferro e su gomma dal quale si possano acquisire le specifiche di progetto per dare seguito al piano urbano della mobilità e alle indicazioni utili per il successivo sviluppo del piano provinciale della mobilità». Mentre il Comune dovrà tracciare le linee guida per sviluppare «un piano di assetto complessivo del territorio interessato dalla progettazione ferroviaria», fissando lo sguardo in particolare sulla riqualificazione urbana e architettonica delle aree lasciate libere dai binari. «Siamo negli ultimi mesi di consiliazione, me li sfrutteremo al meglio» assicura il sindaco. Che fissa per aprile la definizione della bozza di linee guida.

Ma il progetto di Trento è solo un tassello della più ambiziosa operazione del Corridoio del Brennero. «L'impatto ambientale sarà notevole» promette Gentile. Che fa i conti: «Ogni treno corrisponde a 40 tir. Considerando che a regime, a quadruplicamento completo, ci saranno fino a 225 treni merci, l'effetto dei tir sottratti alla strada è evidente».

I tempi, però, non saranno immediati. A partire dal tunnel del Brennero. «Dei 230 chilometri previsti — spiega l'amministratore delegato di Rfi — circa 130 sono già scavati. Ma le date di completamento sono slittate a causa di alcuni ritardi nella parte austriaca». Rispetto alla scadenza del 2026, in sostanza, si arriverà al 2027 con la fine dei lavori e al 2028 con l'attivazione vera e propria. Nel frattempo, però, si spinge sull'accelerazione per i lavori di ammodernamento dell'interporto di Trento. Il dirigente generale Raffaele De Col fissa una data: 2023. «Oggi l'autostrada è in crisi» ammette De Col. Che mette in fila i tre passaggi fondamentali: dopo l'interporto, il dirigente passa al 2025 con l'inizio dei cantieri della circosollazione di Trento, per poi arrivare al 2028 per l'attivazione del tunnel del Brennero. Senza dimenticare, nel frattempo, «di trovare delle soluzioni per le tratte a nord e a sud del capoluogo». Tratte sulle quali si concentra anche l'attenzione del governatore: «È necessario — precisa Fugatti — trovare il consenso dei territori interessati».

Marika Giovannini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

composto da tecnici di Rfi, Provincia di Trento, Provincia di Belluno e Regione Veneto per definire il modello di esercizio, l'ipotesi di tracciato, la velocità, le nuove stazioni e le possibili fermate. «Si tratterebbe del primo tassello del famoso Ring delle Dolomiti, è una sfida» osserva il responsabile della direzione commerciale della società ferroviaria. Al dirigente generale dell'Unità di missione strategica grandi opere e ricostruzione Raffaele De Col il compito di entrare ancora di più nel dettaglio (durante la tavola rotonda coordinata dall'ex commissario straordinario del governo per le tratte d'accesso al tunnel del Brennero Ezio Facchin). In sostanza, la linea entrerebbe in galleria a livello di Grigno-Primolano, per poi uscire in val Cismon e puntare verso Feltre. «Si tratta — è lo scenario tratteggiato

da De Col — di un intervento che apre uno scenario di connettività sulle Dolomiti anche in ottica olimpica».

Ma la road map tra Provincia, Rfi e ministero delle infrastrutture — al centro della tavola rotonda di ieri — dovrà

La prospettiva

Un gruppo di studio valuterà il tracciato verso Feltre, in vista del Ring delle Dolomiti

affrontare anche altri interventi strategici per la mobilità della provincia, come ad esempio i collegamenti con l'Alto Garda, tornati alla ribalta in questi giorni con l'ipotesi di linea ferroviaria tra Rovereto e Riva del Garda.

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA AL «PADRE» DEL PROGETTO

«Un grande parco lineare nei terreni liberati dai binari»

L'architetto Busquets «aggiorna» il suo disegno del boulevard urbano

La vicenda

● Negli anni Duemila l'amministrazione comunale affidò all'architetto catalano Joan Busquets la stesura della variante al Piano regolatore generale

● Colonna portante del nuovo Piano, approvato nel 2002, era proprio l'interramento della ferrovia nel tratto cittadino, con la realizzazione, nei terreni lasciati liberi dai binari, di un boulevard urbano

● L'idea è però rimasta nel cassetto a causa dei problemi, soprattutto di natura economica, che erano emersi dopo la presentazione



Urbanista L'architetto spagnolo Joan Busquets durante una delle sue visite nel capoluogo

TRENTO Ieri pomeriggio in Piazza Dante, durante il confronto sul futuro della mobilità ferroviaria in Trentino, Alessandro Andreatta ne ha ricordato la visione. E non poteva essere altrimenti: quell'interramento della ferrovia che oggi rappresenta uno dei tasselli strategici del progetto integrato per la viabilità cittadina, Joan Busquets lo aveva disegnato quasi vent'anni fa. Facendolo diventare il pilastro di una variante al Piano regolatore generale che, nei primi anni Duemila, aveva dato impulso a una stagione di dibattito urbanistico mai vissuta prima (e mai ripetuta). «L'intuizione di Busquets sembrava un sogno al di là della nostra portata» ammette Andreatta. Che oggi si mostra entusiasta di poter tornare a lavorare a quell'immagine che aveva seguito, allora, da assessore all'urbanistica. Dall'altra parte dell'oceano, all'università di Harvard, a sorridere è però anche il «padre» dell'interramento, l'architetto catalano che a Trento



La visione
Senza la ferrovia dal centro storico si arriverà al fiume

Vicinanza
Se ci sarà l'opportunità tornerò volentieri a visitare Trento

ha dedicato mesi di studio. E che ancora adesso, dopo anni, ne parla con una attenzione e una competenza che sorprendono. Di più: in vista dello studio sul destino delle aree lasciate libere dai binari, l'urbanista spagnolo «attualizza» il suo *boulevard*. Immaginando, al posto della ferrovia, un «grande parco lineare».

Architetto Busquets, secondo quanto previsto dall'atto aggiuntivo dell'accordo firmato ieri da Comune, Provincia e Rete ferroviaria italiana, entro 180 giorni dovrà essere pronto il progetto preliminare del piano integrato di Trento, che contiene anche il «suo» interrimento della ferrovia. Sono passati quasi vent'anni dalla sua variante al Prg: siamo di fronte a un progetto ancora attuale?

«Sì. Questa è una buona notizia per Trento, una grande opportunità. Ricordo, come ho già fatto in passato, che questi sono progetti che prendono molto tempo. Sono pas-

sati 15-20 anni? Va bene, tutte le idee hanno bisogno di una certa maturità. Tre anni fa abbiamo realizzato un progetto simile a Delft, in Olanda».

Un intervento che era stato preso a modello per l'interramento trentino.

«In realtà è difficile fare paragoni per progetti come questi. A Delft la situazione di partenza era molto più complicata: dovevamo realizzare tre chilometri di ferrovia interrata sotto il livello del mare, lavorando senza poter interrompere il traffico ferroviario. Abbiamo potuto fermare i treni solo per due ore. Abbiamo lavorato giorno e notte, sette giorni su sette. A Trento la situazione è più semplice, si potrà lavorare stando attenti a non interrompere la vita della comunità. Sono felice di sentire che si va avanti: la città oggi deve fare i conti con un «taglio» forte, rappresentato dalla ferrovia».

Proprio la ricucitura della città è alla base dell'interramento.

«La ferrovia svolge un ruolo importante, ma taglia in due la città. Oggi per andare dal centro storico al fiume Adige si deve oltrepassare il «taglio» della ferrovia. Quando i binari saranno sotterranei, dal centro storico si potrà arrivare all'Adige. Una possibilità enorme per la città bassa».

Nel 2002 aveva immaginato, al posto dei binari, un boulevard urbano. È un'idea che riproporrebbe anche oggi?

«In questi anni la mobilità urbana è cambiata molto. Le forme di trasporto pubblico si stanno trasformando. L'idea del *boulevard* è lì, ma credo che alla luce delle trasformazioni in atto il terreno lasciato libero dai binari potrebbe diventare un grande attrattore verde, un grande parco lineare. In questo modo si potrebbe favorire la ricucitura anche di quartieri che oggi non possono godere di grandi spazi verdi. Un parco permetterebbe di dare una nuova identità alla città, pensando anche al collegamento tra i parchi».

Vent'anni fa, sempre nella variante al Prg, aveva proposto i corridoi verdi.

«I corridoi verdi erano stati pensati per far dialogare la parte alta e la parte bassa del capoluogo. In questo caso penso più a uno spazio verde che vada da nord a sud. Senza dimenticare però l'importanza di un collegamento efficace di trasporto pubblico tra la parte nord e la parte sud della città. Oggi il trasporto pubblico deve essere funzionale, deve garantire un orario chiaro e deve permettere alla gente di ammirare la città».

Tornerà a Trento per seguire i lavori dell'interramento?

«Sono felice di vedere andare avanti progetti vecchi. Se ci sarà l'opportunità tornerò volentieri».

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'editoriale

Mobilità in città, il futuro è adesso

SEGUE DALLA PRIMA

Ed è probabilmente questo il grande limite dell'intera operazione urbanistica. Fare dipendere un'opera da un'altra genera solitamente confusione aumentando la complessità. Collegare due grandi progetti farà certamente accumulare ritardi esecutivi, basta solo osservare i ritardi burocratici legati alla realizzazione del nuovo ospedale. Naturalmente tutto ciò potrebbe rappresentare una facile scusa per non affrontare simili interventi strategici, ma è positivo che se ne parli e che si cerchi di affrontare la questione andando oltre lo sterile dibattito tra favorevoli e contrari. Resta però incerto il futuro del boulevard, intuizione dell'architetto Busquets che aveva

in questo modo ipotizzato il recupero dei terreni lasciati liberi dai binari. Un'idea da riproporre perché di intuizioni migliori in giro non se ne vedono.

Va poi puntualizzato che il problema della fattibilità dell'interramento come opera autonoma, non legata quindi al tunnel del Brennero, era già stato affrontato e risolto nel 2005; non essendo pertanto cambiate le condizioni fisiche in questo lasso di tempo, il portare sotto terra i treni nel tratto cittadino è da ritenersi pienamente fattibile.

Sulla connessione tra città e collina Est (Povo-Mesiano) e tra città e Bondone si è a conoscenza solo di un rendering e di una vaga striscia indicata all'interno della variante al Prg attualmente in fase di predisposizione. Sono solo insomma intenzioni di opere necessarie, la cui ulteriore discussione rischia di essere stucchevole. Una cosa comunque appare positiva: il fatto che si ricominci a parlare di futuro. E nel campo della mobilità non è affatto cosa da poco.

Roberto Bortolotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA