

Quotidiano Indipendente del Trentino Alto Adige



ROVERETO 23
Il Natale va a Carolo
Mercatino e tanta musica



POLITICA 12-13
I consiglieri dell'Upt
riaprono la porta a Rossi

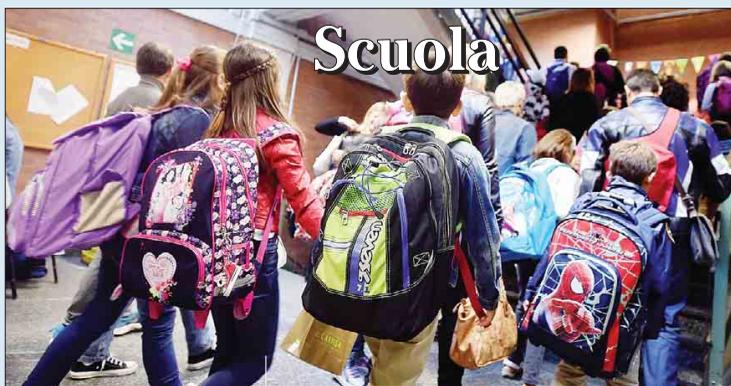


TRIBUNALE 11
Inchiesta sulla sanità
Restano tre indagati

VAL DI NON Tragedia ieri a Masi di Vigo di Ton: il corpo è stato trovato poco prima delle dieci di sera

Muore sotto il trattore

La vittima è Biagio Formenti, pensionato di 89 anni



Scuola

**Suona la campanella
Oggi primo giorno
per 70mila studenti**

Si torna su banchi: oggi primo giorno di scuola per 70.355 studenti trentini (il numero è il calo dello 0,8% rispetto a due anni fa). Dalle elementari alle superiori, tutte le cattedre sono coperte. E per le cartolerie sono giornate di grande lavoro.

A. CONTE, I. STRAPPARAVA

ALLE PAGINE 16-17

L'uomo viveva a Roverè della Luna con la moglie e il terreno era di sua proprietà

Tragedia a Masi di Vigo, nel Comune di Ton, in Bassa Val di Non. Biagio Formenti, pensionato di 89 anni, residente a Roverè della Luna, ieri sera poco prima delle dieci è stato trovato senza vita: è morto schiacciato dal mezzo che utilizzava per tagliare l'erba in un terreno di mele di sua proprietà, e che si è rovesciato più volte. I suoi familiari hanno lanciato l'allarme non appena hanno notato che Formenti non era tornato a casa per la cena. Immediato l'intervento delle forze dell'ordine e dei soccorritori, ma il pensionato è stato trovato senza vita.

A PAGINA 36



WHATSAPP

Segnalateci notizie in WhatsApp al numero 349-9116107

BANCHE

Tutela per i risparmiatori
**Rurale di Rovereto:
aiuto da 15 milioni**



Sale a 15 milioni di euro il sostegno delle Rurali trentine e del gruppo Cassa Centrale Banca a favore della Rurale di Rovereto. I conti del primo semestre sono stati chiusi in positivo ma preoccupano alcuni indicatori patrimoniali, che sono finiti sotto i limiti richiesti dalla Banca d'Italia.

F. TERRERI

A PAGINA 10

CIBO E SALUTE

**Virtù benefiche
dei legumi**

MICHELE PIZZININI

La signora Anna di Trento mi fa notare che nei miei interventi sull'Adige non ho mai dato molta importanza ai legumi, che in genere invece sono molto decantati e voleva sapere se la cosa era voluta oppure se si trattasse semplicemente di una dimenticanza. Per ovviare a questa mia distrazione, vedrò oggi di essere il più esauritivo possibile.

I legumi più noti e più consumati in Italia sono: i fagioli, i piselli, le lenticchie, i ceci e le fave, ma sono delle leguminose le arachidi, la soia ed, anche se meno famosi, anche i lupini. Quelli che noi mangiamo sono i semi racchiusi dentro il baccello che è il frutto della pianta. Esso è quell'involucro fibroso che si apre in due parti uguali e simmetriche, che a completa maturazione si apre spontaneamente in due per liberare i semi. I legumi sono commercializzati in varie forme: freschi, secchi, surgelati, ma i più gettonati in Italia sono quelli in scatola.

CONTINUA A PAGINA 47

Furti in serie nelle cantine

Trento, cinquanta colpi a segno in quattro condomini

Allarme furti a Trento, dal centro ai sobborghi: negli ultimi giorni i ladri hanno visitato le cantine di almeno quattro condomini. La raffica di «colpi» ha interessato corso Buonarroti, corso Tre novembre, via Lunelli e via Gramsci e i malviventi hanno «aperto» almeno cinquanta box. Sono spariti attrezzi da lavoro, biciclette e prodotti elettronici, destinati probabilmente al mercato nero. C'è grande preoccupazione tra i residenti, mentre qualcuno ha messo sui portoni un cartello minaccioso: «Se tornate qui dentro vi ammazzo».

A. BERGAMO

A PAGINA 21



**LADRI IN AZIONE
ALL'ALBA A RIVA**

Ladri in azione a Riva del Garda: nel mirino la Spiaggia degli Ulivi e la sede della Fraglia della Vela, con un bottino di poche centinaia di euro

A PAGINA 29

AMBIENTE

**Parchi in Trentino
usati per il marketing**

LUIGI CASANOVA

Nel fine settimana a Trento si terrà un evento sulle aree protette «Reti e strumenti di gestione per le aree protette». Contemporaneamente in Val Rendena si conclude invece l'8ª conferenza Unesco dei geoparchi nel mondo. Due eventi fra loro diversi che dimostrano l'attenzione che la politica trentina rivolge alle aree protette.

CONTINUA A PAGINA 46

Trento | La stazione provvisoria all'ex scalo Filzi. Un miliardo e mezzo di opere
Ferrovia interrata in città: via libera



Il gruppo tecnico di lavoro di Rfi (Rete ferroviaria italiana), Provincia e Comune di Trento ha espresso parere favorevole: l'interramento della ferrovia nel territorio del capoluogo si può fare. I tempi previsti sono molto lunghi: tra progetto e fine dei lavori ci vorranno almeno 15 anni. Ma il «via libera» comporta un'accelerazione: i binari verranno realizzati sotto terra fino a nove metri di profondità, con la stazione provvisoria all'ex scalo Filzi.

D. SARTORI

A PAGINA 15



MOBILITÀ

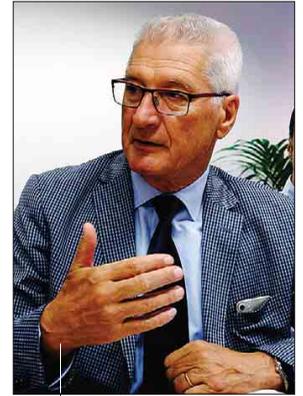
Linea storica Verona-Brennero in trincea dal cavalcavia di Canova. La Trento-Malé interrata dall'ex Scalo Filzi, dove ci sarà la stazione provvisoria, a via Madruzzo

Semaforo verde dei tecnici di Rfi, Provincia e Comune: 15 anni di lavori, un miliardo di euro per galleria lunga e 400-450 milioni per l'interramento. Ora, l'analisi costi-benefici

Ferrovia interrata in città: «Si può fare»

Conclusione positiva sulla fattibilità dell'opera: sottoterra per 2 chilometri

È un «si può fare» destinato a rivoluzionare urbanisticamente la città e gli assetti della mobilità non solo di Trento. Il gruppo tecnico di lavoro di Rfi (Rete ferroviaria italiana), Provincia e Comune di Trento ha accelerato: avrebbe dovuto produrre un riscontro sulla fattibilità dell'interramento dei binari ferroviari nel contesto della realizzazione della tratta di accesso del Corridoio del Brennero, entro metà dicembre. Ed invece la conclusione è già qui, in forte anticipo, annunciata con soddisfazione dal Commissario straordinario per la tratta Verona-Fortezza, ingegner **Ezio Facchin**.



Le ferrovie del Brennero e della Trento-Malé all'ingresso Nord della città. Sopra, il Commissario governativo Ezio Facchin

Il gruppo tecnico al lavoro. Al via libera sulla fattibilità è arrivato il gruppo tecnico previsto dal protocollo firmato lo scorso 17 aprile e coordinato dal Commissario Facchin: gli ingegneri **Giuseppe Romeo** e **Pietro Bruni** per Rfi, **Raffaele De Col** e **Carlo Benigni** per la Provincia, **Bruno Delaiti** per il Comune di Trento. **Le novità del progetto.** I binari sarebbero interrati per un tratto di 2 chilometri, tra il cavalcavia di via Caduti di Nassirya e l'asse di via Madruzzo, dopo la stazione. Una novità rispetto alla «soluzione» di Joan Busquets di inizio anni Duemila che prevedeva un tratto interrato di 3 km dall'ex Scalo Filzi a via Monte Baldè. La linea storica del Brennero comincerà la discesa in trincea poco a

valle del cavalcavia di Canova della 47 della Valsugana (zona Bren Center), per arrivare a quota meno 9 metri un centinaio di metri prima del cavalcavia di Nassirya. Da qui, la linea merci Verona-Brennero si infilirebbe sotto la collina est per sbucare, dopo 12 km, a Trento sud, tra Mattarello ed Acquaviva. La linea della Trento-Malé resterebbe invece in superficie fino all'altezza del Campo Coni passando sotto il cavalcavia. Verso sud, i due binari della Trento-Malé tornerebbero in superficie in zona Albere (in asse con via Madruzzo), per affiancare il fiume fino al Marinaio, a servizio quindi del futuro ospedale. **Un miliardo e mezzo di opere.** L'ingegner Facchin anticipa: «Siamo in grado di concludere l'analisi costi-benefici entro l'anno». Ma qualche indicazione sull'ordine di grandezza delle

cifre in gioco la fornisce: **1 miliardo** di euro per la circosollazione in galleria tra ex Scalo Filzi e Mattarello-Acquaviva; tra i **400** e i **450 milioni** per l'interramento dei binari. Per un raffronto, si consideri che per l'interramento versione Busquets si ipotizzò un costo di **800 milioni** di euro e che il progetto Nordus del 2012 ne costerebbe altri **400**. La chiave di volta, per la riduzione dei costi e la velocizzazione dei tempi, è evitare di realizzare l'interramento sotto esercizio, come ipotizzato dall'idea del *boulevard* di Busquets. E la possibilità di utilizzare provvisoriamente la linea merci in galleria per il trasporto dei passeggeri, con una stazione provvisoria all'ex Scalo Filzi, che ha cambiato lo scenario dell'interramento. E qui c'è tutta la capacità e determinazione di Facchin che è riuscito, nella primavera 2017, a convincere ad

un ripensamento il sindaco **Alessandro Andreatta** che poche settimane prima, presentando al Consiglio comunale le linee guida del nuovo Prg, aveva cancellato l'interramento perché non fattibile ed economicamente insostenibile. **Tempi inevitabilmente lunghi.** Il primo step sarà l'ottenimento del consenso sul progetto, con un dibattito pubblico. Poi, tra progetto e fine lavori ci vorranno almeno 15 anni. Lo schema prevede si cominci, al quarto anno, con la realizzazione della galleria di 12 km partendo da sud. Quindi, tra il sesto e il settimo anno, la costruzione dei binari tra i cavalcavia di Nassirya e Canova, lo spostamento delle rogge e la realizzazione della stazione provvisoria. L'avvio dei lavori di interramento della linea storica e del Nordus sarebbe al 13° anno e al 14° ci sarebbe

l'attivazione della stazione ipogea (binari a meno 10,5 metri) di piazza Dante: treni sotto terra e bus in superficie. Stabilito in cronoprogramma, l'incongnita è sul «quando» si parte. Ma questo non spetta a tecnici stabilirlo: toccherà ai decisori politici, una volta chiarito il quadro dei costi e benefici, fare chiarezza sulle fonti di finanziamento (europee, nazionali e provinciali) e dare il semaforo verde. **Un nuovo volto alla città.** Il fatto che il «Progetto Trento» di circosollazione merci, Nordus e stazione cittadina interrata sia tecnicamente fattibile, intanto, non potrà non incidere sulla definizione del nuovo Prg. Ad esempio, la soluzione proposta seppellisce definitivamente il progetto di centro intermodale all'ex Sit, area che il Comune dovrà decidere come «valorizzare»: una volta bonificata. **Do. S.**

COMMENTI

Il commissario Facchin: «L'interramento è un'occasione irripetibile»

«Un progetto di valenza europea»

«La società trentina credo possa dirsi soddisfatta di questo risultato progettuale: è un esempio, vista la sua complessità, di valenza europea» commenta l'ingegner **Ezio Facchin**, illustrando l'esito positivo sulla fattibilità delle opere da eseguire in sinergia: circosollazione ferroviaria di Trento, Nordus (Trento-Malé) e interramento della linea storica. «È un'occasione di ripianificazione dei servizi pubblici, non solo della mobilità, irripetibile. Per dare gambe ed energia alla visione progettuale» aggiunge il Commissario governativo del Corridoio del Brennero «servono ora la capacità decisionale (della politica, ndr) e i mezzi finanziari. Il parziale autofinanziamento, con la valorizzazione delle aree liberate in superficie, è una delle opportunità. Si pensi solo all'ex Scalo Filzi del Comune e della Provincia». Bruxelles finanzia fino al 40% l'Eurotunnel e la prima tratta di accesso Fortezza-Ponte Gardena, perché opere transfrontaliere. Per le altre tratte di accesso, la quota di finanziamento è del 20%. «Ma vorremmo arrivare al 30%» dice l'assessore **Mauro Gilmozzi** «c'è una trattativa aperta, assieme a Bolzano, per arrivare al 30%». «Più elementi di certezza progettuale abbiamo, più è facile ottenere finanziamenti

Il vicesindaco



Ora ci sono le basi per impostare seriamente la progettazione

Paolo Biasioli

Ue» dice Facchin. «La nostra è una città ponte» dice il vicesindaco **Paolo Biasioli** «Siamo passati da un'illusione, l'ipotesi di Busquets, ad una visione. I tempi saranno lunghi, ma ora ci sono le basi certe per partire e impostare seriamente la progettazione dentro la revisione del Prg e della mobilità cittadina». «Ci occupiamo, ora, della tratta di Trento, le altre tratte trentine di accesso del Corridoio del Brennero saranno definite successivamente. Non è solo un progetto di interramento» sostiene Mauro Gilmozzi «ma un piano ferroviario che porterà ad una trasformazione del territorio trentino per i prossimi 50 anni, in città e nei

L'assessore



Vogliamo arrivare al 30% di finanziamento Ue. Stiamo trattando

Mauro Gilmozzi

collegamenti con le valli. La visione ci serve per muoverci subito, con progetti concreti. L'areale ferroviario, con la stazione interrata e il boulevard, va progettato subito, per trovare i finanziamenti. Per Trento è l'opportunità di non essere bypassata ma di diventare un punto di riferimento per la mobilità internazionale». «Le visioni hanno bisogno di avere le carte in regola» dice il presidente della Provincia, **Ugo Rossi** «è qui la visione c'è e consente creare più valore per Trento, sul piano economico, della mobilità che sarà più rapida, e dei collegamenti con l'Italia e il resto dell'Europa». Rossi evidenzia altri due aspetti: «È una risposta alle esigenze di mobilità provinciale, sempre

più orientata alla sostenibilità. Inoltre, la città capoluogo ha diritto di immaginare e progettare il suo sviluppo approfittando dell'occasione per valorizzare le aree, la qualità della vita, l'economia, l'occupazione. Oggi c'è il timbro sulla fattibilità tecnica dell'interramento della ferrovia. È un punto fermo essenziale per continuare a lavorare e relazionarsi con le autorità, lo Stato, il Ministero dei trasporti, l'Unione europea». «Il vantaggio» aggiunge l'ingegner Facchin «è che si potranno realizzare tutti i progetti in sinergia e a costi minori. L'aspetto problematico è quello dei tempi: la comunità di Trento sarà impegnata per 15 anni. Ma la continuità, per questi progetti, è una virtù. Dal Gottardo al Brennero, per passare dalla decisione alla realizzazione ci sono voluti vent'anni». Alle preoccupazioni dell'impatto in Piana Rotoliana e Lavis dovuto all'aumento dei flussi ferroviari, Facchin dà una risposta: «I progetti di contenimento del rumore vanno avanti. Un solo cruccio: la ferrovia della Valsugana. Per ora, di un nuovo accesso alla città» che Facchin vorrebbe bene a sud, direttamente dalla piana di Caldonazzo, utilizzando la Trento-Malé per il collegamento Trento-Pergine, non si parla. **Do. S.**



Da destra Biasioli, Rossi, Gilmozzi e Romeo, di fronte a Facchin (foto Coser)