

MOBILITÀ

Nuova stazione bus con sopra quella della Funivia Trento-Bondone. Sottopasso e nuova viabilità in piazza Dante. Parcheggio da 500 posti e sovrappasso pedonale

«Nordus», progetto che cambia la città

Sull'area ex Sit anche la stazione Trento-Malé

DOMENICO SARTORI
d.sartori@ladige.it

Il progetto «Nordus», l'utilizzo come metropolitana della ferrovia Trento-Malé, per garantire un collegamento veloce tra Zambana e Mattarello, è destinato a rivoluzionare la parte di città tra piazza Dante e l'area

Gli effetti del raddoppio e del prolungamento della ferrovia tra Zambana e Mattarello

ex Italcementi. È di ieri la comunicazione che il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture ha inserito l'opera tra i progetti da finanziare nell'ambito della «call» (chiamata) sui fondi per il corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo. «È plausibile che il finanziamento ci sarà», confermava ieri l'ingegner

Raffaiele De Col, dirigente del Dipartimento infrastrutture e mobilità della Provincia. Intanto emergono alcuni dati dello studio di fattibilità.

I costi del progetto.

Complessivamente, è previsto un investimento di circa 250 milioni di euro, da realizzare nell'arco di 6-8 anni. Per il primo lotto, il costo è di 50 milioni. È quello che ha il maggior impatto sulla città: prevede lo spostamento della stazione delle corriere sull'area ex Sit, dove sarà realizzata anche la nuova stazione della Trento-Malé e quella di partenza della ipotizzata funivia Trento-Bondone. Quest'ultima, però, non è compresa nella richiesta di finanziamento di cui sopra: l'apposito fondo europeo non ammette infatti le *cableway*. Contestualmente i binari della Trento-Malé, a partire dall'ex Scalo Filzi, saranno abbassati per passare (all'altezza di via Fratelli Fontana) sul lato ovest della linea ferroviaria del Brennero.

Raddoppio dei binari.

L'intera linea «metropolitana» della Trento-Malé sarà raddoppiata, per la semplice ragione che il binario unico attuale non sarebbe in grado di sopportare le frequenze trasportistiche

VERSO IL NOT

Barriere di protezione

Il passaggio della nuova linea ferroviaria tra l'area ex Sit e il Not presenta dei tratti problematici. «Saranno previste delle barriere antirumore», spiega l'ingegner Raffaiele De Col. E per gli edifici di via Canestrini prossimi ai binari, dice: «Sono edifici di proprietà di Rfi. Per uno è previsto l'abbattimento».

previste. Il primo intervento lineare nord-sud, di 2,9 km, sarà quello tra il centro cittadino e l'area del Not in zona al Desert, il secondo (di circa 5 km) quello tra il nuovo ospedale e Mattarello. Ma anche la tratta a nord, fino a Lavis, sarà interessata dal raddoppio dei binari e dalla necessaria eliminazione dei passaggi a livello esistenti. **L'ex Sit, nodo strategico.** L'area ex Sit avrà una funzione strategica per la intermodalità, per l'interscambio bus-bici-treno-funivia. Nell'interrato saranno ricavati due piani parcheggio per 500 posti complessivi. Sopra, al piano strada, le stazioni dei bus e della Trento-Malé; al primo piano, la stazione funiviaria e spazi commerciali. È previsto un collegamento pedonale da piazza Dante e piaz-



za della Portela, cioè con il centro città, attraverso un sovrappasso alla ferrovia. Al parcheggio di grande capienza si accedrebbe da sud, come per il parcheggio attuale a cielo aperto. **Un «respiro» per la badia.** L'attuale autostazione (che occupa circa 3.900 m²) sarà demolita e sarà realizzato un sottopasso ferroviario per collegarsi al nuovo centro intermodale. La previsione è quella di abbattere l'attuale sovrappasso ferroviario costituito da un ponte a una campata di circa 26 metri di lunghezza e di 11,5 di larghezza. In una fase successiva ci sarà quindi la sistemazione ambientale e della viabilità della zona dell'attuale autostazione e di piazza Dante, con nuovi collegamenti stradali all'aperto e due svincoli a ro-

tatoria: quello di piazza Dante (di 30 metri di diametro) e quello «ritoccatato» di San Lorenzo (36 metri). Un nuovo collegamento pedonale raccorderà la stazione dei treni all'area ex Sit. **Un «respiro» per la badia.** L'indicazione, per ora di massima, è quella di dare respiro all'antica badia di San Lorenzo, stretta tra la stazione dei treni e l'autostazione. Al posto di quest'ultima è previsto un parco, che potenzialmente sarebbe sviluppato su una superficie di circa 10 mila m². **Collegamento con la destra Adige.** Nel progetto complessivo rientra anche il collegamento con la destra Adige. L'idea è quella di sfruttare la vasta area (una superficie di circa 21 mila m²) racchiusa tra la nuova arteria stradale della variante di Piedi-

castello, la ex circonvallazione e l'ex Italcementi, dove oggi c'è la Motorizzazione civile. Qui l'ipotesi progettuale prevede la realizzazione di un parcheggio a due piani, con una capienza di circa 1.400 posti auto. Una previsione coerente con le ultime ipotesi urbanistiche fatte per la vicina ex Italcementi, individuata come sede del futuro polo espositivo. Sarà dunque necessaria la realizzazione di una passerella sul fiume Adige per raccordare questo parcheggio ad est con il nuovo centro intermodale sull'ex Sit, superando Lungadige Monte Grappa. Il grande parcheggio è stato concepito prevedendo, oltre il fiume, il nuovo polo scolastico. Che non si farà più. Ma la necessità del parcheggio è rimasta.

Il progetto / Facchin illustra i dettagli Metro: passaggi ogni 7,5 minuti

L'idea di trasferire sull'area ex Sit anche la stazione della Trento-Malé all'ex Dogana, è previsione recente. Del resto, con lo spostamento dei binari ad est della linea del Brennero, la scelta è inevitabile, oltre che coerente con il ruolo intermodale del nuovo centro. A seguire la progettazione preliminare è, unitamente agli uffici del Dipartimento infrastrutture e mobilità della Provincia, l'ingegner

necessario il raddoppio dei binari. **Ma il raddoppio è realizzabile su tutta la tratta prevista?** «Sì, salvo un breve tratto prima del Muse, di circa 100-150 metri, dove resterà il binario unico, senza però compromettere le cadenze previste. Di fatto, ci sarà una nuova linea a doppio binario che si affianca, ad est, all'attuale ferrovia Verona-Brennero, nel tratto tra l'ex Sit e il Marinaio, oltre il Not». **E dopo?**

«Oltre, fino a Mattarello, ci sono dei problemi di spazio a passare tra la tangenziale e la linea del Brennero. Per questo stiamo studiando lo spostamento di nuovo ad est della ferrovia Verona-Brennero, ipotesi presa in considerazione anche perché si era ipotizzato il Not a Mattarello».

Qual è il valore del progetto?

«Il concetto di fondo è avere scelto il prolungamento di un sistema esistente: una scelta che ci permetterà di abbattere significativamente i costi di gestione. Fatto l'investimento, l'esercizio ferroviario utilizzerà le economie dell'attuale Trento-Malé, con costi marginali limitati».

Servirà l'assenso di Rfi?

«Con Rfi stiamo collaborando per il progetto di affiancamento dei binari. Ci serve l'autorizzazione a stare a non più di 4 metri dalla linea Verona-Brennero. È importante riuscire già quest'anno a raccogliere tutti i pareri: Ministero, Rfi, servizi della Provincia...».

E nel tratto a nord, tra Lavis e Trento?

«Da Zambana a Trento, neces-



Ecco come sarà il futuro centro intermodale sull'area ex Sit con le stazioni dei bus, della «metropolitana» Trento-Malé e della funivia Trento-Bondone

sariamente, ci sarà il raddoppio dei binari. Il problema, in questa tratta, è la eliminazione di cinque passaggi a livello: quello di Lavis, al ponte sull'Avio, quello in zona industriale, con la realizzazione dell'ipotizzato sottopasso tra la zona Bermax e Spini, i due di Gardolo e quello di Canova. Vanno eliminati per garantire la frequenza: con un treno che passa ogni dieci minuti (ogni cinque in andata e ritorno) sarebbero sempre chiusi».

Il cavalcavia di San Lorenzo sarà eliminato?

«È la soluzione preferibile, realizzando un sottopasso ai binari per le auto. Ma è anche la soluzione più costosa. Dipenderà dalla disponibilità finanziaria. Non è escluso che, in una prima fase, si mantenga il sovrappasso: il «foro» permette comunque il passaggio dei treni».

I tempi?

«Sei, otto anni. Se tutto va bene».

Do. S.

L'ingegnere



Da Lavis a Trento vanno eliminati cinque passaggi a livello

Ezio Facchin

Ezio Facchin, vicepresidente di Trentino Trasporti spa. **Ingegner Facchin, che tipo di prolungamento della Trento-Malé è previsto?** «È previsto il raddoppio dei binari. Un binario solo oggi ci può stare, con passaggi ogni mezz'ora. Se si pensa, in base all'analisi trasportistica fatta, a passaggi, nelle ore di punta, ogni 7 minuti e mezzo, cioè ad un uso urbano-metropolitano della ferrovia, è assolutamente

SANITÀ

Le stime dei tecnici di Comune e Provincia nel documento che ha decretato la scelta di via al Desert su Mattarello, per cui si ritiene possibile un ritardo di altri 20 mesi. Anche se i costi sono inferiori di circa 30 milioni di euro



L'area al Desert, di fronte a Protonterapia, dove sorgerà il Nuovo ospedale del Trentino, in sigla Not. Qui sopra il presidente della Provincia, Ugo Rossi e il sindaco di Trento, Alessandro Andreatta che ieri hanno annunciato ufficialmente la decisione sull'area dell'ospedale.



300

MILIONI
DI EURO

Il costo stimato per il solo ospedale. A questo vanno aggiunti circa 50 milioni per le opere accessorie

29

MESI
PER L'ITER

I tecnici stimano che per la prima pietra del cantiere in via al Desert servono 29 mesi almeno

Not, tempi lunghi per il via

I tecnici: 29 mesi per il cantiere. Scelto il progetto più caro

ANGELO CONTE

I tempi per realizzare il Nuovo ospedale del Trentino saranno lunghi. A prevederlo è il documento tecnico congiunto dei tecnici di Provincia e Comune da cui è scaturita la scelta dell'area di via al Desert, a Trento sud, rispetto a quella di San Vincenzo a Mattarello. Determinanti, visto che i costi per le opere accessorie e la viabilità erano meno

elevati per l'area di Mattarello (circa 30 milioni in meno), sono risultati i rischi sull'allungamento dei tempi. Secondo la sintesi finale del documento lungo 226 pagine, infatti, per costruire il Not a Mattarello servirebbero 20 mesi in più, ovvero quasi due anni di attesa maggiore, rispetto a quanto accadrebbe per via al Desert.

Lavori al via tra oltre due anni
Ma, come detto, anche in questo caso la prima pietra del nuovo ospedale non sarà

di certo messa rapidamente. Anzi. A causa dei 18 mesi di ritardo previsti attualmente per la questione dei ricorsi attuali e possibili (annunciati infatti anche quelli per il risarcimento dei danni), l'avvio dei lavori secondo i tecnici di Provincia e Comune non sarà di certo vicino. Anzi: per quanto riguarda l'area di via al Desert si prevede che il cantiere parta nel migliore dei casi in 29 mesi (due anni e 5 mesi) e nel peggiore dei casi in 50 mesi (4 anni e due mesi).

Ma, spiegano i tecnici di Comune e Provincia, si sta lavorando a una serie di accorgimenti tecnici che permetta di arrivare a far partire il cantiere in meno di 24 mesi. Se si fosse scelta l'opzione di San Vincenzo, scrivono i tecnici nel documento conclusivo, si sarebbe arrivati invece a far partire il cantiere tra i 51 e i 70 mesi, ovvero tra i 4 anni e 3 mesi e i 5 anni e 10 mesi.

Ospedale da 300 milioni di euro
Secondo le indicazioni fornite per il nuovo ospedale del Trentino, i costi per la sola opera ospedaliera, senza contare quindi gli interventi di natura viabilistica o per l'accesso dell'elicottero di soccorso, dovrebbero essere confermati sui 300 milioni di euro. «Un punto fermo - ha spiegato il presidente della Provincia, Ugo Rossi - è che non si farà un bando in project financing ma le risorse saranno pubbliche». Le nuove possibilità riguardano la svolta che si è avuta a livello europeo con il piano Juncker e il conseguente impegno della Banca europea per gli investimenti di sostenere le opere pubbliche in tutta la Ue con tassi bassi. Secondo le analisi, questa nuova prospettiva, permette un risparmio annuo sui tassi per quanto riguarda la parte di capitale a debito, ovvero non

coperta da risorse già in pancia alla Provincia, tra i 6,5 e gli 8,5 punti percentuali annui. Se il project financing per la parte messa dai privati costava alla Provincia circa l'8-10% di tasso, quello della Bei si riduce all'1,5%.

Via al Desert più caro

Oltre alle risorse per l'ospedale vero e proprio, secondo il documento tecnico serviranno risorse per realizzare opere accessorie al nuovo ospedale. In via al Desert,

Per le opere necessarie alla struttura di fronte a Protonterapia serviranno circa 50 milioni

rispetto a Mattarello, serviranno più risorse per viabilità e elisoccorso. Secondo il documento «emerge l'esigenza di interrare la tangenziale di Trento nell'area di Via al Desert che incide molto sui costi rispetto alle connessioni delle aree con la viabilità esistente» con un costo di 41,2 milioni di euro complessivi, mentre per San Vincenzo le opere da realizzare sarebbero di molto inferiori 13,5 milioni di euro compresi i 4 di barriere antirumore non necessarie in via al Desert. Occorre poi pensare ai collegamenti aerei (elisoccorso): a Mattarello, spiega il documento, è possibile risparmiare il costo per la realizzazione della piastra per l'atterraggio degli elicotteri, con un risparmio, rispetto alla collocazione al Desert, di circa 5 milioni di euro. I costi invece relativi al potenziamento dei

collegamenti comprendenti il Progetto Nordus o la stazione di Mattarello nonché i collegamenti ciclopedonali rientrano nelle valutazioni fatte sull'analisi urbanistica e ambientale e sull'analisi di mobilità. «Il loro peso non è infatti da considerarsi influente sui costi esterni dovuti all'opera ma più in generale sono costi imputabili al sistema di mobilità sulla città a prescindere dalla collocazione dell'ospedale» conclude il documento.

Interventi per la viabilità

Secondo i tecnici, la localizzazione in via al Desert «richiede i seguenti interventi infrastrutturali: interrimento di un tratto di tangenziale in corrispondenza dell'attuale sovrappasso di Ravina per uno sviluppo lineare di circa 400 metri; ridimensionamento della rotatoria tra via al Desert e via del ponte; realizzazione nuovi collegamenti tra la rotatoria di cui sopra e la tangenziale; ridefinizione tracciato di via al Desert lungo il perimetro dello stabile che ospita la Protonterapia, con realizzazione nuova bretella di collegamento con la rotatoria Ovest di via Jedin che interessa l'attuale area sportiva delle Ghiàie; demolizione dell'attuale uscita dalla tangenziale direzione Nord su via Jedin. 7».

Fino a 55 milioni dalle cessioni

Il documento tecnico spiega anche che concentrando nel nuovo ospedale la concentrazione di altre realtà (Crosina Sartori, guardia medica, direzione generale dell'Azienda sanitaria e così via) si avrebbe rispetto a oggi un risparmio di 7,1 milioni di euro annui il risparmio. Liberati gli immobili che ospitano le varie funzioni, si ipotizzano tre scenari di vendita che potrebbero

portare da un massimo di 55,9 milioni di euro (vendita sede Azienda sanitaria e porzione di palazzo Stella, Big center e relativo parcheggio interrato, Villa Igea e così via) fino a 44,9 milioni di euro (sempre sede Azienda sanitaria, porzione Palazzo Stella, edificio ex Crosina Sartori, Edificio Ex Ipa, Big center e parcheggio interrato, Villa Igea), fino a 30,5 milioni di euro - nell'ipotesi minimale. A decidere, come chiariscono i

Il costo maggiore è richiesto per l'interramento della tangenziale all'altezza dello svincolo per Ravina

tecnici, sarà ovviamente la politica. E lo scrivono chiaramente nel commentare la terza ipotesi. «In quest'ultima analisi le scelte di dismissione derivano anche da valutazioni di carattere funzionale alle attività sanitarie sulla città che prevedono la permanenza di centri di prossimità per i cittadini e quindi di conseguenza la collocazione o la permanenza in alcune strutture delle funzioni strutturate per questo tipo di attività». L'ipotesi su cui si sta lavorando tra Comune e Provincia è quella di arrivare a lasciare nelle varie zone della città tutte quelle funzioni che oggi sono a favore degli abitanti di Trento, e di spostare nel nuovo ospedale le strutture (ad esempio Villa Igea o la Guardia medica) che invece hanno una valenza di tipo provinciale o sovraprovinciale.



L'ITER

Zeni: accanto alla nuova struttura la scuola per infermieri, ma non l'Azienda sanitaria di via Degasperi. Mattarello, nuovo tavolo per decidere cosa collocarci. Si pensa anche a un campeggio e a un centro wellness

Scelta l'area, ora la nuova gara «L'ospedale è parte della città»

Rossi e Andreatta ufficializzano la scelta di Trento sud

Verrà costruito in via al Desert a Trento il Nuovo ospedale trentino, mentre a nord della zona potranno sorgere le strutture d'appoggio. Questa la conclusione del lavoro tecnico svolto da Provincia e Comune di Trento resa nota ieri dal governatore Ugo Rossi, al termine di un incontro con il sindaco Alessandro Andreatta. «Il lavoro dei tecnici, che verrà illustrato in Consiglio comunale, ha consentito di compiere una riflessione sui miglioramenti dal punto di vista sanitario e di appoggio all'ospedale e sugli aspetti della viabilità collegata», ha detto Rossi sottolineando come il Not verrà realizzato nella sede originaria indicata a suo tempo e aggiungendo che la Provincia metterà a

disposizione della città l'area di Mattarello. Rossi si è quindi detto soddisfatto della soluzione indicando «tempi da ridurre al minimo». Nelle prossime settimane, ha annunciato, si dovrà decidere che tipologia di bando predisporre per il progetto. La scelta sul bando sarà effettuata entro febbraio ha confermato Rossi. Che sui tempi dell'opera ha spiegato: «Non mi esprimo più su opere pubbliche oltre il milione perché ci sono delle variabili che non dipendono da noi» facendo riferimento alle questioni giudiziarie che si innescano molto spesso sui bandi pubblici. Soddisfazione è stata espressa anche dal sindaco Andreatta, secondo il quale «l'ospedale ha una funzione

pregiata, che in Europa ha regole precise, e deve avere una funzione urbana perché fa la città più di ogni altra cosa». «Se ci sono funzioni collegate - ha aggiunto - è bene avere l'ospedale in via al Desert, non come isola ma in relazione a strutture collegate, funzionali, per renderlo migliore». E in questa direzione si sta ragionando su cosa inserire accanto all'ospedale. Di sicuro, ha spiegato ieri Luca Zeni, non verranno trasferite le funzioni oggi «tra via Degasperi e viale Verona», ovvero gli ambulatori o le altre funzioni che oggi sono ospitate al Big Center, dove ci sono le quattro palazzine dedicate ai servizi sanitari. Mentre è certo che ci

saranno la scuola per infermieri, ha confermato ancora Zeni, «vista anche l'utilità di avere i tirocinanti vicini all'ospedale» per motivi di tipo pratico. Le aree che saranno aggiunte a quelle di via al Desert per inserire ambulatori o altri edifici funzionali sono quelli del Trentinello e dei campi sportivi il presenti che potrebbero finire a Mattarello. Ma per i tecnici sono molte le funzioni che potrebbero essere accorpate all'interno della nuova struttura, con un risparmio complessivo rispetto ai costi oggi sostenuti per i finanziamenti che potrebbe arrivare a 7,1 milioni di euro. Deciso che i 26 ettari di Mattarello non servivano più per l'Ospedale, si apre la

partita per capire cosa inserire su un'area che è circa il doppio rispetto a quella dell'ex Michelin. Andreatta e il vicesindaco Paolo Biasioli spiegano che in quell'area ci potranno essere delle funzioni che sono compatibili con «idee progettuali leggere» escludendo così lo stadio ad esempio. In particolare, tra le ipotesi che vengono citate ci sono quelle relative al famoso campeggio di Trento sud che potrebbe spostarsi proprio a Mattarello, di alcuni campi sportivi, ma anche di un'area dedicata al wellness e al benessere di valenza sovraprovinciale, un po' quello che oggi è l'Aquarena di Bressanone. Un tavolo tra Provincia e Comune deciderà cosa fare. **A. Con.**

7,1

MILIONI DI EURO

I risparmi annui stimati se si concentreranno nell'area di via al Desert le funzioni sanitarie

700

POSTI LETTO

I posti letto che si ritiene dovrà avere il nuovo ospedale per soddisfare l'attuale domanda sanitaria

La proposta | Gli esperti: poliambulatori e posto per le operazioni da mettere assieme al Not

Via Crosina Sartori e Villa Igea

Il dimensionamento del nuovo complesso ospedaliero prevede, in sintesi: complesso ospedaliero (600-700 posti letto); polo universitario delle professioni sanitarie e servizio formazione; asilo nido per i figli dei dipendenti; attività commerciali; garage interrato. L'ospedale S. Chiara (comprensivo della unità distaccata di Villa Igea) nel 2014 contava una offerta di degenza pari a 698 posti letto a servizio di un numero di ricoveri annui pari a 37.221 equivalenti a circa 233.711 giornate di degenza, con una durata di degenza media pari a 7,7 giorni. Il tasso di utilizzo dei posti letto era pari nel 2014 all'86,1% e vedeva una presenza media giornaliera di 530,4 degenti. Nel 2015 i posti letto erano 666, 43.502 i pazienti ricoverati, 216.098 le giornate di degenza, con una durata media di degenza 4,97 giorni e un tasso di utilizzo dei posti letto 88,9% con una presenza media giornaliera di 592 degenti. «Questi dati evidenziano l'aumento del tasso di utilizzo dei posti letto e la diminuzione della durata

media della degenza, con conseguente incremento dei flussi di accesso alla struttura ospedaliera dovuti sia ai pazienti che ai visitatori degli stessi» spiegano i tecnici nel documento congiunto che ha spinto Provincia e Comune a scegliere via al Desert. L'esame dei dati sulla provenienza dei degenti ricoverati al S. Chiara evidenzia la forte connotazione provinciale della struttura: il 93% dei ricoveri è relativa a residenti nel Trentino. L'ospedale evidenzia però una forte vocazione sovraprovinciale: il Distretto centro Nord (Trento e Valle dei Laghi) realizza il 37,2% dei ricoveri (con il 33,6% riferibile all'ambito urbano di Trento), il Distretto Est il 21,6%, l'Ovest il 17,5% e il Distretto Centro Sud il 16,4%. Prendendo spunto da tali dati, i tecnici nel documento raccomandano di accentrare nel futuro nuovo ospedale altre funzioni oltre a quelle già previste nel bando del 2011. Per quanto riguarda la gara pubblicata 5 anni fa e poi revocata a causa delle liti giudiziarie e della scelta del

Consiglio di Stato, la Provincia aveva indicato di trasferire nel nuovo ospedale numerose altre strutture e funzioni oggi distribuite nella città. A partire da quelle ospitate a Villa Igea, come il day surgery per continuare con il poliambulatorio Crosina Sartori e il relativo punto prelievo, gli ambulatori pediatrici e la fisica sanitaria di via Orsi. Alla luce dell'evoluzione della nuova situazione di utilizzo delle strutture sanitarie e delle prospettive del Not, i tecnici chiedono quindi di aggiungere altre funzioni nell'area che ospiterà l'ospedale del Trentino. «Rispetto alle esigenze previste nel bando 2011 - scrivono i tecnici nel documento di sintesi - emerge la necessità di concentrare nel nuovo polo ospedaliero le seguenti funzioni. Ovvero: il Centro trasfusionale, il medico competente e il Consultorio servizio ostetrico di via Malta, la Centrale operativa 118 di via Orsi e la relativa postazione del 118 (garage ambulanze, autisti), Senologia e i Servizi Informativi di viale Verona, via Degasperi, oltre a



I poliambulatori Crosina Sartori finiranno probabilmente nel nuovo ospedale

psicologia/neuropsicologia e neuropsicologia infantile e il servizio cure primarie e cure Palliative sempre in viale Verona, ad esempio. Altre funzioni dovrebbero essere collocate nell'area del nuovo ospedale provendendo anche da altre località. I tecnici suggeriscono, ad esem-

pio, che venga aggiunto alla struttura dell'ospedale anche lo spazio per ospitare i magazzini dei farmaci oggi presenti a Pergine all'ospedale Villa Rosa e per gli archivi oggi sparsi in varie località. L'ultima parola, in ogni caso, spetterà al confronto tra Provincia e Comune. **A. Con.**