

Palazzo Thun

di Erica Ferro

TRENTO Potrebbe non trovare una nutrita platea di sostenitori Dario Maestranzi, all'interno della commissione urbanistica, del mantra che va ripetendo da tempo riguardo la necessità di inserire il tracciato della futura funivia fra Trento e il Monte Bondone nella variante generale del Prg. Dei commissari che ne fanno parte, infatti, solo Vittorio Bridi della Lega condivide espressamente il principio propugnato dal consigliere delegato a seguire lo sviluppo della montagna del capoluogo. Per gli altri, da Paolo Biasioli del Cantiere a Andrea Merler della Civica Trentina, non è una priorità: «È sufficiente un'eventuale variante per opere pubbliche» sostengono. E se Paolo Serra (Pd) non pone «alcun veto all'inserimento se concordato insieme a tutta la maggioranza», per Andrea Maschio dei Cinque stelle sarebbe «irrispettoso» approvarlo prima di valutare i



Turismo La realizzazione della funivia Trento Bondone potrebbe rilanciare la località montana dal punto di vista degli sport invernali e non solo

Funivia Trento-Bondone, tutti a favore: ma l'inserimento nel Prg crea scompiglio

I vertici di Trentino Sviluppo domani in commissione. Ecco le posizioni dei partiti

progetti sul tavolo.

Il primo passaggio in commissione, come noto, avverrà domani, quando il vicepresidente di Trentino Sviluppo Fulvio Rigotti e il direttore dell'area impianti turistici Gianni Baldessari presenteranno il loro studio di fattibilità del collegamento a fune fra Trento e il Bondone. Interverranno anche il professor Umberto Martini dell'università di Trento e il commercialista Massimiliano Andreatta. Nessun contrario all'ipotesi di unire il centro storico con le piste da sci, ma molti distinguono: la sollecitazione più diffusa riguarda l'aspetto economico della partita, che chiede attenzione ai costi sia di realizzazione sia di gestione. Con Maestranzi tutti condividono però l'assunto che il «grande impianto» non si possa costruire con i soli soldi pubblici.

«Auspico che questo investimento, nel momento in cui dovesse essere approvato, tenga presente tutta la montagna, non solo la necessità del colle-

gamento con la parte alta — sostiene fra le altre cose Biasioli — ragionando quindi anche su Candriai e Sopramonte». Come lui, pure il suo collega di partito Massimo Ducati ritiene che l'inserimento nel Prg non sia la questione più importante da affrontare: «È il momento di mettere le cose nero su bianco: chi ha la disponibilità finanziaria o la volontà di farsi carico di quest'opera? — si chiede — se parliamo di servizio pubblico, inoltre, dob-

biamo comprendere se la spesa sia sostenibile, se pensiamo a un investimento occorre invece capire in che modo possa rientrare».

Su posizioni simili si trovano anche Serra e Marco Ianes dei Verdi: entrambi considerano la questione dell'inserimento del tracciato nel Prg un aspetto non prioritario, ma nemmeno si opporrebbero se la decisione fosse condivisa a livello di maggioranza e consiglio. Il primo dà «priorità alla

prima tratta fra Trento e Sardinia, perché l'impianto attuale ha bisogno di sistemazioni e a quel punto tanto vale rifarlo. Da lì in poi, tuttavia, esaurito il tratto di trasporto pubblico, è necessario entrino in gioco le risorse dei privati». Ianes, plaudendo in particolar modo all'opportunità di «liberare il Bondone dal traffico veicolare» che la funivia realizzerebbe, vorrebbe coinvolgere la cittadinanza con un'operazione di crowdfunding. Chiesto e ottenuto che la commissione valuti anche la proposta di un ascensore a levitazione magnetica per il collegamento, Maschio avanza la richiesta di percorrere, invece, «la via del dibattito pubblico, al fine di decidere quale sia la soluzione più corretta da adottare». Questa è la priorità per il consigliere: «Sarà il momento di inserire un tracciato nel Prg solo quando lo si sarà scelto» sostiene.

Più o meno della stessa idea anche Merler: «Innanzitutto bisogna vedere se questa variante generale al Prg si farà davvero — sostiene — poi si tratterà di capire quale grado di maturità abbia raggiunto la progettazione: non si può inserire un'opera a caso nel Piano regolatore, occorre farlo con cognizione di causa. Anche una variante per opere pubbliche risulterebbe sufficiente». E se per Bridi quello del Prg «è il primo passaggio indispensabile», Eugenio Oliva (Progetto Trentino) ritiene invece che la riflessione sulla funivia «vada inserita in un discorso complessivo che riguarda la città del futuro», pensando anche ad altre partite cruciali come quella dell'interamento della ferrovia. Cristian Zanetti di Forza Italia, infine, sottolinea la necessità di una «filiera perfetta» nella valorizzazione del Bondone, che non promuova la funivia «trascurando, ad esempio, il corretto funzionamento della connessione dati».

93

anni

Il primo progetto per realizzare la funivia Trento Bondone risale al 1926, quando la funivia Trento Sardinia cambiò nome in «Funivia Trento-Sardinia-Monte Corno» con l'idea di realizzare un secondo tronco che in meno di mezz'ora consentisse di raggiungere la cima del Bondone

Le due ipotesi

L'impianto funiviario da 45 milioni di euro

1 La prima ipotesi in campo è la realizzazione di una funivia da Trento a Vason. La spesa per la costruzione si aggirerebbe in una forbice fra 40 e 45 milioni di euro, mentre per la gestione ordinaria servirebbero circa due milioni di euro all'anno.

L'ascensore magnetico che costerebbe il doppio

2 L'altro impianto studiato è un ascensore a levitazione magnetica, che i tecnici della multinazionale tedesca Thyssenkrupp hanno presentato la scorsa estate. I costi di realizzazione sarebbero quasi doppi, ma con poca manutenzione

Costa (Pro Loco)

«Tutto questo pressing ha funzionato»

Come membro del Comitato per il sì alla funivia Trento-Bondone ha lanciato una petizione che in una settimana ha superato le 3.600 firme. Oggi, sempre insieme ai componenti del comitato, il presidente della Pro Loco Monte Bondone Sergio Costa organizza alle 17 un incontro alla sala conferenze di Isa nel quartiere Le Albe per ribadire il «Sì alla funivia» (moderatore Enrico Franco editorialista del Corriere del Trentino).

Chi intervorrà?

«Una voce fuori dal coro, quella di Witt Mitterer, direttrice del Curatorium per i beni tecnici culturali di Bolzano, proveniente dunque dal contesto altoatesino. Poi l'architetto che ha coordinato la redazione del masterplan Alessandro Oliveri e il consigliere delegato Dario Maestranzi, che parlerà del progetto che Trentino Sviluppo ha consegnato all'amministrazione comunale ben tre anni fa. Se si discuterà in commissione urbanistica è anche grazie a questo pressing».

Nel manifesto a corredo della petizione sono esposte tutte le ragioni del vostro sì alla funivia (Corriere del Trentino del 7 febbraio), secondo lei l'opera dovrebbe essere inserita nella variante generale al Prg?

«Assolutamente sì. Farlo non significa dover realizzare l'impianto, ma vuol dire che i privati, che ci sono, a bocce ferme possono investire. Chi tirerebbe fuori un euro senza una sicurezza di questo tipo? Si pensi a René Benko a Bolzano: ha stabilito insieme al sindaco cosa possa o non possa fare. Una volta definiti i paletti chi ha la possibilità di farlo investe».

Chi sono dunque gli investitori privati disposti a intervenire?

«Non sono titolato a dirlo, ma non fingo: ci sono».

La partnership fra pubblico e privato dunque è necessaria?

«Senza ombra di dubbio. A questo si aggiungerebbe anche il contributo che può arrivare dall'Unione europea per la sostituzione del collegamento fra Trento e Sardinia, che fa parte del sistema di trasporto pubblico della città. Anche se dal mio punto di vista potrebbe essere considerato tale anche l'intero percorso fino a Vason».

Per quale motivo?

«Perché sarebbe realizzato in funzione della connessione più stretta fra la città e la sua montagna. Attenzione: questa funivia non è per gli sciatori, non è la stagione invernale che conta. L'impianto è fatto per funzionare dalle 7.30 alle 23 come se fosse un autobus, questo è lo scopo».

E. Fer.

© RIPRODUZIONE RISERVATA