

COMUNE

Lo studio di fattibilità del collegamento illustrato alla Commissione urbanistica



Ora in Commissione la soluzione «ascensore», poi il Consiglio comunale

Non c'è dubbio: il dibattito sulla realizzazione del collegamento Trento-Bondone è ripartito alla grande. La parola, ora, passa al Consiglio comunale, che dovrà assumere un orientamento definitivo. Questa è l'attesa. Dopo la presentazione, ieri, dell'ipotesi di collegamento Trento-Vason a fune, con stazioni intermedie a Sardagna e

Vaneze, alla Commissione urbanistica, il prossimo 6 marzo, sarà presentato il secondo scenario, più avveniristico: il collegamento attraverso un ascensore a levitazione magnetica (**nella foto**) che i tecnici della Thyssenkrupp hanno presentato la scorsa estate. Seguirà la seduta del Consiglio comunale la cui data (in marzo) sarà

fissata lunedì dai capigruppo. Sul collegamento con la «Trento Alta» c'è largo consenso tra i consiglieri. Per necessità c'è anche sulla necessità, come chiede da tempo il Patt, di inserire la previsione nella revisione del Prg. Per Paolo Biasioli e per altri consiglieri, anche di minoranza, basta infatti una variante per opere pubbliche.

Trento-Bondone: la fune «regge» i conti

Secondo Trentino Sviluppo, l'impianto da 45 milioni è economicamente sostenibile

La preoccupazione più grossa? La sostenibilità dell'investimento. Emerge dallo studio sul collegamento funiviario Trento-Monte Bondone coordinato dal professor **Umberto Martini**, docente di marketing turistico e territoriale al Dipartimento di economia e management di UniTn. Martini è intervenuto ieri in Commissione urbanistica e mobilità, per la presentazione dello studio di fattibilità del collegamento, assieme ai rappresentanti di Trentino Sviluppo, gli ingegneri **Fulvio Rigotti** e **Gianni Baldessari**, rispettivamente vicepresidente e direttore dell'area impianti turistici. Nelle conclusioni dell'analisi di Trentino Sviluppo (la holding della Provincia di Trento) è confermata sia la fattibilità tecnica, sia la sostenibilità economica.

I «pro» dell'impianto.

Le ragioni «pro» sono state sintetizzate ai consiglieri comunali: l'integrazione dell'impianto a fune con la vocazione turistica in forte crescita di Trento (incremento del 150% delle presenze in 16 anni); l'innovazione tecnologica negli impianti funiviari (maggiore stabilità al vento, dai 36 km/h attuali ai 75 del progetto); la fruizione rapida del salire in quota come «must» del turismo; la sostenibilità ambientale, con la riduzione dell'uso delle auto private; l'attuale strada tortuosa disincentiva l'afflusso sul Bondone di turisti, cittadini, studenti, disabili. **L'impianto e il tracciato.**

Il tipo di impianto suggerito da Trentino Sviluppo è una cabinovia monofune ad ammassamento temporaneo dei veicoli. Cabine tecnologiche da 10 posti, con Wi-Fi, aria condizionata e *device* informativi. La proposta è di un primo tronco, fino a Sardagna, indipendente, con possibilità di disaccoppiamento. L'impianto avrebbe un dislivello di 1.460 metri, una lunghezza di 5.880, 4 stazioni (Trento, Sardagna, Vaneze e Vason) e 3 tronchi. Il tempo di percorrenza sarebbe di 20 minuti (6 metri al secondo), la portata di 1.500 persone-ora. Il cronoprogramma illustrato da Rigotti e colleghi prevede 5 anni per la



L'ipotesi progettuale di collegamento a fune fra Trento e Vason elaborato da Trentino Sviluppo

realizzazione (2 di progetti e autorizzazioni, 1 per l'appalto, 2 per la costruzione). L'investimento complessivo sarebbe di 45 milioni: 30 per l'impianto, 15 per le opere accessorie (parcheggi, gestioni interferenze, etc.).

«Decollo» da piazzale Sanseverino.

La stazione di partenza sarebbe il piazzale Sanseverino, per la sua vicinanza al centro storico e al Muse, agli assi di comunicazione, per la fattibilità tecnica del primo tratto, per il parcheggio

interrato da 250 posti integrato con quello in destra Adige da 2 mila posti. La stazione di Sardagna sarebbe traslata verso sud rispetto all'attuale, per essere più vicina al paese. **Gli effetti attesi.**

La «rivitalizzazione» della mon-

Perplessità sulla stazione di arrivo a Sardagna

Pedrotti: «Decidete presto» Biasioli: «Candriai incluso»

«Provo vergogna per come Trento, avanti su tanti temi e in diversi campi, sia assolutamente indietro sul fronte del trasporto a fune; prego l'amministrazione ed il Consiglio comunale di prendere una decisione in tempi brevi sul futuro del grande impianto di collegamento tra la città e il Monte Bondone». In occasione della presentazione dello studio di fattibilità elaborato da Trentino Sviluppo per il nuovo collegamento via fune con la montagna della città, avvenuta nel pomeriggio di ieri in Commissione urbanistica, il presidente della circoscrizione di Sardagna **Alberto Pedrotti** ha preso la parola per chiedere agli assessori ed ai consiglieri presenti di stringere i tempi e decidere sul futuro dell'impianto, anche in considerazione delle prospettive di sviluppo locale emerse dal documento. L'intervento di Pedrotti è seguito alla richiesta avanzata dal consigliere **Paolo Biasioli**, già vicesindaco, di studiare anche la possibilità di aggiungere una fermata intermedia a Candriai, «per valorizzare - ha spiegato - la parte occidentale della montagna e per rilanciare le strutture presenti nella zona». La proposta è stata avallata da diversi consiglieri presenti, soprattutto in relazione alla possibilità di favorire un miglior collegamento di tutti gli abitati del Bondone con un impianto a fune dalla rapida percorrenza. Il vicepresidente di Trentino Sviluppo, **Fulvio Rigotti**, ha bollato l'ipotesi come controproducente e difficilmente sostenibile, per la necessità di impiegare tecnologie più costose alla sua realizzazione. Infine, qualche perplessità è stata sollevata in merito alla stazione di arrivo a Sardagna, a 200 metri dall'Hotel Panorama, per cui si è parlato di un «rischio di isolamento».

L. B.



La stazione di partenza da piazzale Sanseverino



Fulvio Rigotti (Trentino Sviluppo)

tagna attraverso l'impianto funiviario porterebbe con sé un risparmio di 7,2 milioni di km percorsi in auto, 1,1 milioni di litri di benzina-gasolio e 1,7 milioni di kg di CO₂ (stimando 822 autoveicoli-giorno in transito). Garantirebbe inoltre un allungamento della stagionalità, per gli operatori un incremento dell'occupazione degli alberghi tra il 15% e il 25% fra Trento città e il Monte Bondone, con un aumento corrispondente di Pil tra 10,3 e 17,1 milioni. Servirebbero 26 addetti per gestire l'impianto e tra i 200 e i 300 in più negli alberghi. I costi di gestione, in base all'utilizzo (ore e giorni) varia da 1.960.000,00 a 2.455.000,00 euro. La sostenibilità economica deriva anche dal risparmio di 950 mila euro: 450 mila per la prevista sostituzione della tratta Trento-Sardagna, 350 mila per il minor trasporto pubblico su gomma e 150 mila dall'eliminazione dello skibus. L'ipotesi è che gli utilizzatori sarebbero per il 60% cittadini residenti.

Per gli incassi, si prevede 1,50 euro per tutti fino a Sardagna, 15 euro fino a Vaneze e 17 fino a Vason per i non residenti, facendo due ipotesi per i residenti: 3 o 6 euro fino a Vaneze, 4 o 8 fino a Vason. In entrambi i casi, la sostenibilità è garantita: 1,6 milioni di margine operativo al quarto anno di attività nel caso peggiore, con ricavi per 3,93 milioni; nell'ipotesi migliore, con ticket più alti, 3,75 milioni di margine operativo e 5,45 milioni di ricavi da passaggi. **I «contorni» necessari.** Indispensabili, per dare un senso al collegamento, la messa in rete con le Viote attraverso un mezzo elettrico, la gestione dei parcheggi (tariffe) e la chiusura della strada, lo sviluppo di servizi alla persona, i nuovi servizi invernali (ciaspole, dog seld man, alpinismo) ed estivi (bike, trekking, escursioni), il sistema acqua (nuovo bacino di accumulo), la promozione della viabilità complessiva e una regia dell'intero sistema. **Do. S.**