

Capoluogo | e mobilità

CONSIGLIO AD HOC

Maggioranza costretta a cambiare il testo. Andreatta: «È centrale la questione delle tariffe»

Bondone, torna in gioco anche l'ascensore
Eliminato il riferimento alla funivia

La vicenda

● Si è tenuto ieri il consiglio comunale ad hoc sullo sviluppo del Bondone.

● L'ordine del giorno della maggioranza è stato emendato: non si parla più di «collegamento funiviario» per unire il capoluogo alla sua montagna ma di «infrastruttura di collegamento veloce».

● La funivia rimane quindi un'opzione, ma accanto ad altre ipotesi come l'ascensore a levitazione magnetica.

TRENTO L'appello accorato lanciato in aula in particolare dagli esponenti del Patt, da Alberto Pattini a Dario Maestranzi a Roberto Stanchina, sembra otterrà l'effetto sperato, ovvero la possibile convergenza di voto del consiglio comunale sull'ordine del giorno presentato dalla maggioranza di «approvazione e sostegno all'Agenda Monte Bondone 2035». Al momento di andare in stampa l'aula aveva votato due punti dell'ordine del giorno della maggioranza ma con una modifica sostanziale del testo: al posto dell'aggettivo «funiviario» affiancato al sostantivo «collegamento», è stata inserita la dicitura che fa riferimento a un'«infrastruttura di collegamento veloce». Il terzo ordine del giorno della seduta monotematica del consiglio comunale dedicata ieri sera allo sviluppo del monte Bondone è proprio quello presentato dalla maggioranza, che prevede, fra le altre cose, di inserire nel Piano regolatore generale «tramite ideogramma e relazione generale» il riferimento al collegamento fra Trento e la sua montagna.

«È l'unica possibilità che abbiamo in questo momento — ha sottolineato il capogruppo del Patt Alberto Pattini — ma significa dare un segnale politico a chi vuole investire: questo è il momento opportuno». Parere simile hanno espresso anche Maestranzi («Vi invito a convergere su un documento neutro e indipendente come il masterplan») e Stanchina («Ragioniamo senza simboli e votiamo perché la nostra città e la sua montagna diventino un'unica grande opportunità per tutti noi e per chi verrà domani»).



«Non possiamo inserire un tracciato puntuale del collegamento nel Prg, perché non esiste di fatto un progetto — chiosa Alessandro Andreatta — possiamo però parlare con chiarezza dell'intenzione, indicando in forma ideogrammatica che questo collegamento lo vogliamo, perché risponde al bisogno di accessibilità. La battaglia sarà tariffaria: occorrerà essere competitivi attraverso le tariffe per consentire di scegliere l'impianto rispetto all'auto».

L'eliminazione del riferimento alla funivia viene concordato poco dopo le 22, in seguito alla richiesta del con-

In Aula
L'intervento di Pattini (Patt), girato di spalle, e sullo sfondo la giunta Andreatta (Foto Rensi)

sigliere di #inMovimento Paolo Biasioli. La Lega si accoda e il consiglio rischia l'empasse, ma poi i capigruppo riescono a trovare l'accordo sul testo che, di fatto, rimette in gioco l'ascensore proposto dal M5s, eliminando il riferimento diretto alla funivia. Il primo a presentare il suo ordine del giorno (poi approvato) era stato Marco Ianes: il consigliere dei Verdi chiede di prevedere la riduzione dell'accesso alle auto in quota, di inserire nella cabina di regia — che l'ordine del giorno della maggioranza prevede di istituire sulla scorta di quanto indicato dal masterplan —

almeno un esperto del Museo a garanzia della salvaguardia della biodiversità e di tutelare le risorse idriche evitando che vengano stoccate per l'innervamento artificiale. Un infervorato Andrea Maschio, poi, nel dichiarare che i Cinque stelle «non sono contro la funivia» ha chiesto che i due progetti di impianto, a fune e con ascensore a levitazione magnetica, vengano sottoposti a un dibattito pubblico con tutti i crismi (legandolo poi, come richiesto dalla giunta, alla presentazione ufficiale dei progetti, quando avverrà): «È doveroso entrare nel merito tecnico ed economico delle diverse opzioni, non possiamo decidere fra

due progetti presentati alle commissioni in due settimane — sottolinea — senza dimenticare che chi oggi si considera fautore della funivia e del bene del Bondone fino a ieri non ha fatto assolutamente niente». Anche l'ordine del giorno pentastellato è stato approvato.

Uno «j'accuse» è stato lanciato anche da Andrea Merler, che inserendosi nell'ordine del giorno presentato dalla capogruppo della Lega Bruna Giuliani ha sostenuto che «se oggi siamo in grado di fare qualcosa di buono lo dobbiamo al futuro governo comunale e all'attuale governo provinciale, perché fino adesso abbiamo sentito tante promesse senza vedere nulla di concreto». Contrariamente a Ianes, il capogruppo della Civica trentina è convinto che «l'economia del Bondone sia legata all'inverno, alla neve e allo sci» e ha perorato la causa di un nuovo bacino idrico. Gli altri ordini del giorno, tutti della Lega, sono stati presentati da Stefano Osele (per costruire un business plan con i privati e i portatori di interesse e aprire il dialogo con la Provincia solo una volta completato), Bruna Giuliani (per ragionare sul miglioramento degli accessi viabilistici al Bondone anche dalla Valle dei laghi e dal Basso Sarca); Martina Loss ha insistito sull'importanza della Rete di riserve, Claudia Postal per aprire un confronto con le categorie economiche sul tema della ricettività, Vittorio Bridi per creare un capitolo specifico dedicato al Bondone all'interno del Prg e Gianni Festini Brosa per riprendere il dibattito sulla «discarica» di Sardagna.

Erica Ferro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Memoria

di Daniele Rea

La scalata nella bufera di Gaul nel 1956
che rese celebre la montagna di Trento

L'epopea di un corridore e un toponimo che è diventato storia

TRENTO Dici Bondone e ti viene in mente il Giro. Dici Giro e ti viene in mente la terzultima tappa della corsa rosa 1956. Dici 1956 e spunta Charly Gaul, l'angelo della montagna, quel giorno più fantasma che altro. È l'8 giugno ma andrebbe spiegato a chi quella tappa tragica l'ha corsa pedalando in mezzo alla bufera di neve, al ghiaccio, con un freddo da barbellare.

Dici Bondone e ti vengono in mente le foto in bianco e nero di Gaul un attimo dopo l'arrivo, stremato, semicongelato, quasi svenuto e portato a braccia al caldo, con la maglietta Faema praticamente incollata alla pelle dal freddo. Da Merano al Bondone sca-

lando Costalunga, Rolle, Gobbiera e Brocon. Da qui a Trento lungo la Valsugana e poi le erose finali del Bondone. Una specie di carrareccia 63 anni fa, più una via per muli che per ciclisti. Le previsioni meteo davano, quel giorno, un'insolita corrente di aria fredda in rapido spostamento da ovest verso est. A Merano piove a dirotto, sul Rolle grandina. Bene, insomma. Gli 87 superstiti della corsa non sono proprio attrezzatissimi, i materiali poi sono quelli che sono. Parte in maglia rosa Pausalino Fornara, tre vittorie al Giro di Svizzera e che si sente già la vittoria finale in tasca, terzo è il ventenne trentino Aldo Moser, fratello maggiore

di Francesco. Dopo il Rolle vento che taglia corpo e gambe come una lama, lungo la Valsugana è peggio con un freddo micidiale.

Il gelo è orrendo, l'aria polare, i ciclisti non sanno come

ripararsi e come salvarsi, non tanto per arrivare al traguardo che è ancora lontano quanto per salvare la pelle. La maglia rosa Fornara cede verso Trento, il suo direttore sportivo gli vuole bene come a un figlio,



Nella neve
Charly Gaul durante la scalata del Bondone nel 1956 in mezzo ad una bufera di neve: vinse poi il Giro d'Italia

lo vede patire le pene dell'inferno e lo ferma, poco prima che il suo corridore stramazzi sull'asfalto. I corridori cercano di ripararsi con qualsiasi cosa, sono partiti da Merano in maniche corte e pantaloncini, come è normale che sia. Gli organizzatori del Giro non fermano la tappa, l'epica della sofferenza deve fare il suo corso. E per soffrire, i ciclisti soffrono eccome. Via Fornara maglia virtuale al «cit» Defilippis che, però salta a sua volta come salta anche Aldo Moser. Ci si capisce poco, tra la bufera di neve e il freddo pazzesco, non si sa bene chi stia davanti, chi dietro, chi sia salito su qualche auto o camioncino e chi invece continui co-

me un fantasma a pedalare, senza avere più nemmeno la forza di staccare le mani dal manubrio.

Tra quelli che continuano c'è Gaul, che piano piano, col suo passo, sale il Bondone senza più essere nemmeno presente a se stesso. Taglia il traguardo per primo, dopo ore penose, non riesce a scendere dalla bici. Lo portano via e Learco Guerra, il suo ds, riesce a riportarlo nel mondo dei desti infilandogli i piedi in un mastello di acqua bollente. Degli 87 partiti taglieranno il traguardo solo in 33, sono 44 i «dispersi» dell'inferno del Bondone. Al traguardo secondo Alessandro Fantini, terzo un irriducibile Fiorenzo Magni a 37 anni. Poi via via gli altri, a distacchi che si contano a pacchi di minuti, di mezz'ora. Gaul vincerà quel Giro e il suo volto sofferente resterà, per sempre, l'immagine della tappa del Bondone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Propaganda
Un manifesto a sostegno della funivia del Bondone al margine di una pista da sci sul Vason. Il tema è oggetto di dibattito da anni e consentirebbe di collegare la città di Trento con il Bondone in pochi minuti (Foto Rensi/Preto)

Vason, il sogno di tornare ai tempi d'oro «Turismo tutto l'anno». «E i costi?»

Viaggio in vetta tra operatori e sciatori. Il titolare della baita Montesel: «Spenderei i 50 milioni diversamente»

TRENTO Serrande abbassate negli alberghi chiusi. Case in vendita. «Qualcuna qui te la danno a meno di 40 mila euro» dice uno dei pochi albergatori attivi. Sulla provinciale Trento-Bondone, prima di Vaneze, è un giorno feriale come tanti e salendo si scorgono sprazzi di desolazione. «Triste come l'erba di scarpa ferroviaria» cantava Guccini in «Autogrill». O triste come gli scuri in legno chiusi e impolverati di questi tanti casseggiati abbandonati ai lati della strada, in alcuni casi seconde case pronte a rifiorire con la primavera.

È vero, siamo a fine stagione, ma la zona sembra un po' depressa di suo. Quegli alberghi inanimati parlano: lì i tempi d'oro ci sono stati e sono malinconicamente passati. Anche se poi salendo verso Vason molto cambia e sulle piste vedi scendere liberi e rilassati decine di sciatori: «Qui a Vason il turismo nei 5-6 mesi invernali per la verità non manca — dice Paolo Prada, titolare del bar Prada Sport e presidente dell'associazione degli operatori del Monte Bondone — La funivia servirebbe soprattutto a rilanciare il turismo estivo, e quello invernale per i paesi sotto. Ne beneficerebbe tutto il Bondone per tutti i 12 mesi dell'anno, ma ne beneficerebbe soprattutto la città di Trento, che ha un polmone naturale a due passi in quota e non lo sfrutta a dovere. Pensate alla sinergia che si potrebbe creare tra turismo di montagna e quello da città e musei. C'è una brutta giornata a Vason? Prendi la funivia e scendi a Trento e vai al Muse. Sei a Trento e vuoi andare a farti una passeggiata in quota senza perdere troppo tempo? Vieni su qua».

Già, la funivia Trento-Vason. Da queste parti è argomento di discussione, lo anusi e percepisci in poche ore. Non crediate però che ci sia un coro unanime di sì. Per dire, alla baita Montesel la perplessità è palpabile: «Non so se sia la priorità — dice il titolare — io 50 milioni li spenderei per altro, per le ne-

La vicenda

- La funivia Trento-Vason coprirebbe un dislivello di 1.460 metri per una lunghezza di quasi sei chilometri. Per coprire la distanza impiegherebbe venti minuti.

- La portata complessiva sarebbe di 1.500 persone all'ora.

- I tempi di realizzazione sono stimati in 5 anni. Il costo complessivo dell'opera è di 45 milioni di euro.

- Il costo degli biglietti fino al Vason (andata/ritorno) sarebbe di 4 euro per i residenti e 17 per i non residenti.

cessità sociali della nostra gente. Poi Vason è in grado di sostenere in inverno più del turismo che già abbiamo? È un paese piccolo... e in estate la funivia servirebbe? Sarebbe sostenibile? Io temo che in bassa stagione rischi di trasformarsi in una cattedrale nel deserto». Li vicino passano due uomini di Trento, Paolo Giovannini e Marco Franceschini. Hanno approfittato di mezza giornata libera dal lavoro per sciare. Anche loro sono scettici, o favorevoli con riserva, fate voi: «Di questa funivia se ne parla da decenni. Siamo certi che sia fattibile, specie dal punto di vista logistico? A Trento dovrete costruire nuovi parcheggi attorno a quello di piazzale Sanseverino, da dove vorrebbero farla partire. E poi se la fai devi pure rimodernare o rifare ex novo gli impianti scistici qui a Vason perché sono vecchi. Insomma non si tratta solo di parlare di funivia, ma di rivedere da capo tutto il progetto turistico tra Trento e Vason. Senza contare poi il discorso economico: varrebbe la pena spendere per un non residente 17 euro di biglietto?».

«Io credo che invece la funivia s'inserisca perfettamente in quello che è il futuro del monte Bondone, che è l'alpinizzazione della montagna,



In pista
Alcuni sciatori impegnati ieri sulle piste del Bondone (Rensi/Preto)

cioè la sua pedonalizzazione». A dirlo è Alberto Barbieri, proprietario dell'hotel Montana. Barbieri è un fiume in piena: «L'alpinizzazione del Bondone farebbe la differenza rispetto ad altro luoghi

turistici, anche qui vicini, certamente più prestigiosi e sulla quale non possiamo competere in termini assoluti. Ma pensate cosa significherebbe venire qui comodamente con la funivia e duemila auto in

meno. Nel frattempo sarebbe tutto un rifiorire di attività imprenditoriali che hanno chiuso o ridotto il lavoro. In estate si creerebbero percorsi di trekking, malghe, ma anche il cicloturismo avrebbe un potenziale incredibile. Leggevo che uno dei più considerati siti turistici per Tripadvisor è diventato il lago d'Idro da quando attorno gli hanno costruito il percorso ciclopedonale. È questo il futuro, anche per attrarre le nuove generazioni che sono meno legate all'auto di proprietà e si muovono con il car-sharing e in treno». Barbieri ribatte anche alla questione prezzi: «Crede che un turista, con un'offerta generale che grazie alla funivia sul territorio crescerebbe e rifiorirebbe, 17 euro li spenderebbe volentieri». A confermarlo Martina Franzova, della Repubblica Ceca, in vacanza con i figli piccoli. La incrociamo ai bordi della pista da sci: «Per me sarebbe comodo un collegamento con Trento. Io amo sciare e a volte mi è scomodo uscire dall'albergo e fare 500 metri in salita a piedi con zaini e scii e i bambini piccoli. In quel caso magari soggiornerei a Trento e verrei su in giornata a sciare, paradossalmente sarebbe più comodo».

E la potenziale sinergia tra Vason e Trento la spiega anche Lorena Boniciolli, direttrice della scuola di sci di Vason: «Non ha idea quante scuole primarie di Trento sono convenzionate con la nostra scuola. Devono salire con il pullman e certamente la funivia sarebbe un mezzo più comodo e sicuro. Si parla molto di come la funivia favorirebbe Vason, ma in realtà converrebbe molto di più a Trento, perché Vason vive turisticamente di suo. I modelli a cui ispirarsi ci sono vicini: Innsbruck e Bolzano. A Innsbruck prendi un bus e una funivia e in pochi minuti sei a sciare. Perché non farlo anche qua? Non dobbiamo essere conservatori, bisogna saper guardare avanti».

Francesco Barana
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alberto Barbieri
Il futuro del Bondone è la sua pedonalizzazione. Ci consentirebbe di fare la differenza



Paolo Giovannini
Siamo certi che il progetto sia fattibile? E chi spenderebbe 17 euro per il biglietto?



Paolo Prada
La funivia servirebbe soprattutto a rilanciare il turismo estivo. Trento prima beneficiaria



Lorena Boniciolli
Tante scuole primarie di Trento sono convenzionate con la nostra scuola di sci. Innoviamo