

Terre d'Adige. Consegnato lo studio di fattibilità per la Zambana-Fai della Paganella

NICOLA BALDO

TERRE D'ADIGE - Un nuovo, importante, passo verso il ritorno di una funivia storica. Ovvero quella che, un tempo, univa Zambana a Fai della Paganella. Una funivia che, prima o poi, tornerà in funzione: la strada è decisa e gli amministratori del territorio hanno deciso di percorrerla. Anche perché, dopo un anno di lavoro, lo studio di fattibilità l'ha detto chiaro e tondo: la funivia "si può fare".

Nelle scorse settimane lo Studio Csp Engineering di Trento e l'ingegner Andrea Gobber dello studio Monplan di Transacqua dopo quasi dodici mesi di lavoro hanno consegnato la loro relazione.

Uno studio di fattibilità che dice chiaro e tondo come la realizzazione di questa funivia sia possibile dal punto di vista tecnico. Tanto da ipotizzare tre possibili scenari, tre percorsi che vedrebbero tutti il medesimo punto di partenza da Zambana Vecchia e l'arrivo in tre possibili location a Fai della Paganella. Più o meno centrali. Dal punto di vista economico il costo dell'opera dovrà essere ancora approfondito e valutato, in base appunto al tracciato scelto ed alle soluzioni tecniche si opteranno. Senza dimenticare le più che probabili opere accessorie, come un punto di partenza ed arrivo dotato di parcheggi, necessaria viabilità e tutte le opere annesse. Ma proprio questi dati, insieme alla partenza ora dell'iter progettuale, saranno i prossimi passi da compiere su una strada ormai intrapresa. Anche perché il Comune di Terre d'Adige guidato dal sindaco Renato

Il viaggio in funivia è più vicino

Lo Studio Csp Engineering e l'ingegner Andrea Gobber dello studio Monplan hanno consegnato una relazione positiva sull'opera

**IN FUNZIONE
DAL 1925
AL 1955**

La Funivia Zambana-Fai fu costruita tra il 1923 e il 1925 dalle officine meccaniche di Bressanone e inaugurata alla presenza del generale Umberto Nobile. Nel 1929 si completò la seconda tratta che raggiungeva la località Dosso Larici, a quota 1.900 metri. Rimase attiva fino allo sgombero di Zambana nel novembre del 1955. Nel 1957 fu messo in funzione un impianto che collegava Lavis direttamente con la Paganella.



Una storica immagine della funivia. Il percorso passava per 12 piloni in cemento armato con una struttura ad "H", tutti dotati di una scala esterna. La distanza massima tra di loro raggiungeva i 451 metri. Sul dodicesimo era montato un anemometro: se il vento superava una velocità di 12 m/s, questo strumento mandava un segnale al macchinista

Tasin ha dato ora il proprio ok, passando la palla agli altri membri di questa iniziativa. Ovvero il Comune di Fai della Paganella, la Comunità della Paganella e la Società Paganella 2001 Spa, chiamati nei prossimi giorni a dare anch'essi disco verde a questo studio di fattibilità. Un passaggio scontato visto che questi quattro soggetti ormai da tempo collaborano su

questa strada, tanto che per questo stesso studio di fattibilità ogni ente ha partecipato per il 25 per cento della spesa complessiva pari a 40 mila euro. Facile che la strada che si percorrerà anche nel resto della progettazione sia questa, così come nella futura gestione della funivia una volta che questa diventerà realtà. L'idea ora è organizzare nel corso dell'inverno, sempre compatibilmente

con le normative anti Covid-19 ovviamente, due serate pubbliche per illustrare questo studio di fattibilità. Una a Terre d'Adige e l'altra a Fai della Paganella, appuntamenti nei quali i tecnici e gli amministratori illustreranno alla comunità il percorso per arrivare a ricostruire la funivia, raccogliendo anche idee, spunti e pareri. Più il territorio, rotaliano e della Paganella, saprà essere unito nell'identificare questo progetto come una priorità per tutto l'ambito, in primis dal punto di vista turistico ma non solo, più sarà facile un domani cercare i necessari finanziamenti. In primis in piazza Dante, ma anche a livello nazionale ed europeo. In prospettiva la funivia fra Terre d'Adige e la Paganella potrà portare comodamente turisti in Paganella, contribuire ad incrementare l'ospitalità alberghiera in Piana Rotaliana ed, in generale, essere un pilastro di turismo e mobilità per il territorio. Originariamente la prima funivia che univa le due comunità fu realizzata fra il 1923 ed il 1925 dalle Officine Meccaniche di Bressanone, venendo completata poi nel 1929 con l'aggiunta della seconda tratta fino a Dosso Larici. Per essere poi chiusa, di fatto, dopo le frane che distrussero ed isolarono Zambana Vecchia fra il 1955 ed il 1956. Ora che la situazione della montagna è molto diversa ed in completa sicurezza, riportare alla luce questo pezzo di storia rivisto in chiave moderna sarebbe un valore aggiunto anche per il definitivo rilancio di Zambana Vecchia.