

COMUNE

Firmato da tutto il centrosinistra autonomista il documento che detta le priorità per il Bondone in discussione nella seduta monotematica del consiglio comunale di mercoledì prossimo

L'impianto sarà pubblico fino a Sardinia. Da lì in su bisognerà trovare investitori privati ma si ipotizza anche la partecipazione di un azionariato popolare. Possibili limitazioni del traffico

Funivia, «freccia» nel Prg c'è accordo in maggioranza

FRANCO GOTTARDI

La funivia Trento - Bondone verrà inserita nel piano regolatore generale. Non sarà indicato il tracciato preciso ma si parlerà del progetto nella relazione introduttiva della variante generale in via di elaborazione e verrà poi segnalata sulla cartografia sotto forma di ideogramma, una freccia che da Sardinia, dove arriva la parte funiviaria classificata come trasporto pubblico, punta verso Vaneze e Vason.

Nelle scorse settimane il Patt, primo sponsor politico della funivia a Palazzo Thun, e Pd e Futura sembravano avere idee contrapposte sull'opportunità di inserire la previsione nel piano regolatore. La soluzione trovata sembra acccontentare tutti ed è stata inserita nell'ordine del giorno depositato ieri che costituirà la base di discussione nella seduta monotematica di consiglio comunale sul Bondone, in programma per mercoledì prossimo 13 marzo. Del resto una previsione più puntuale, con indicazione della stazione di partenza, oggi ipotizzata in piazzale Sanseverino, e l'esatto tracciato avrebbe avuto bisogno dell'elaborazione della Vas, la Valutazione ambientale strategica, un passaggio che avrebbe portato via tempo e denaro. Le modalità scelte permetteranno invece di siglare un chiaro impegno politico a considerare prioritaria l'opera lasciando però agli investitori privati l'onere di fare (e pagare) le valutazioni ambientali. E qui si arriva all'altro punto fermo che la maggioranza di centrosinistra autonomista vuol

le rimarcare, cioè che l'impianto dovrà essere realizzato dai privati. Nell'ambito delle modalità di finanziamento il documento elaborato per la seduta monotematica, fortemente voluta dagli autonomisti e dal capogruppo Alberto Patini, indica l'opportunità di valutare anche la possibilità di un azionariato popolare coinvolgendo gli abitanti e gli operatori economici della città di Trento. La realizzazione dell'opera dovrebbe inoltre essere accompagnata da misure di limitazione del traffico automobilistico, nel rispetto del diritto alla mobilità dei residenti e della fruibilità delle strutture ricettive. L'ordine del giorno sul Bondone, sottoscritto da tutti i capigruppo della maggioranza, oltre che dare indicazioni sulla funivia detta anche quelle che si considerano le altre priorità per lo sviluppo della montagna, pescate dall'Agenda Monte Bondone 2035. La prima è l'istituzione della cabina di regia «sistema Monte Bondone» chiamata a coordinare gli interventi. Si cita poi la realizzazione di un concorso d'idee per la valorizzazione del paesaggio, la riattivazione del «campetto Tomasi», la realizzazione di un parco avventura in località Candriai, uno studio per la realizzazione di un circuito delle malghe per la valorizzazione del patrimonio storico esistente, uno studio di fattibilità per l'istituzione del parco naturale locale del monte Bondone come previsto dall'accordo di programma della Rete di riserve, uno studio finanziato dalla Provincia per il recupero delle caserme austroungariche da trasformare in spazi per un turismo giovanile, culturale e sportivo.



L'immagine scelta dal Comitato per il sì alla funivia



Il tracciato dello studio di fattibilità non entrerà nel Prg

LE CIFRE

Sono aumentati del trenta per cento in due anni superando i 500 al giorno

Boom di passeggeri sulla Trento-Sardinia

Sono aumentati del trenta per cento in due anni i passeggeri della funivia Trento-Sardinia. Dal 2016 allo scorso anno l'incremento è stato costante ed è passato da 132.328 persone, con una media giornaliera di 362, alle 152.154 del 2017 (media di 417) per arrivare alle 191.951 dell'anno scorso (526 al giorno).

L'aumento è legato a un più alto numero di corse complessive (calcolate a coppie di corse una in salita

e una in discesa), che nel 2016 erano state 16.457 per salire a 17.872 nel 2017 e a 19.652 nel 2018. Sale anche il numero di passeggeri presenti nelle due cabine per ogni corsa, dagli 8,04 di tre anni fa a 9,77 dell'anno scorso.

Ma l'aumento del numero di corse più che la causa è probabilmente la conseguenza di una maggiore richiesta di trasporto funiviario, probabilmente legata all'apertura del belve-

dere, il terrazzo anfiteatro con vista mozzafiato sulla città, che ha attirato turisti e curiosi, e forse anche all'avvio di un ristorante nei pressi della stazione d'arrivo.

Altalenanti invece i dati relativi alle ore di fermo impianto causate perlopiù dal vento, ma anche dal ghiaccio o da lavori di manutenzione: nel 2016 la funivia si era fermata per 437 ore, nel 2017 per 520 e l'anno scorso per 348 ore.



Il rendering dell'elevatore magnetico a Piedicastello

Il dibattito | In Commissione urbanistica l'azienda tedesca dà la disponibilità per un progetto gratuito

Elevatore magnetico da 60 milioni

Ad una settimana dalla convocazione di un Consiglio comunale monotematico sulla grande opera di collegamento tra Trento e il Monte Bondone, la Commissione urbanistica ha deciso di chiedere alla tedesca Thyssenkrupp di avviare un approfondimento per un elevatore magnetico ipogeo tra gli abitati di Piedicastello e Vason. Il provvedimento, che non compererà alcun costo per l'amministrazione cittadina, è stato preso nella sera di ieri, a seguito della presentazione dello studio eseguito dagli ingegneri Andrea Eccher e Ciro Angelo Leonardelli sulla possibilità di realizzare un vero e proprio ascensore, in grado di muoversi all'interno di gallerie scavate nel sottosuolo, quale alternativa alla funivia. A quanto emerso, l'impianto - caratterizzato da diverse cabine a levitazione magnetica mosse all'interno di gallerie scavate direttamente nella roccia della larghezza media

di poco meno di 6 metri - potrebbe costare all'incirca 60 milioni di euro, finanziabile attraverso lo strumento del progetto di finanza e ammortizzabili, nell'arco di 30 anni, con 900 persone trasportate ogni giorno al costo di 8 euro a biglietto.

«L'ipotesi - hanno spiegato i due proponenti - è quella di collegare Trento e Vason con un'opera innovativa e altamente tecnologica. Sono previste delle fermate intermedie a Sardinia, Candriai e Vaneze, da realizzare attraverso dei pozzi verticali innestati sulla galleria suborizzontale principale, per una lunghezza complessiva di tunnel sotterranei pari a 6.400 metri. Sebbene il piano finanziario non sia certo, data la mancanza di informazioni specifiche sui costi della tecnologia e delle cabine, abbiamo stimato un investimento iniziale di 60milioni, di cui 20milioni soli di scavo delle gallerie». Secondo i tecnici, inoltre, la costruzione

di un collegamento simile, dotato della possibilità di estensione a tutti gli abitati della montagna cittadina (mediante apposite diramazioni), comporterebbe la produzione di circa 200mila metri cubi di materiale di scavo, in particolare roccia calcarea compatta, da immettere poi sul mercato. L'opera, con partenza dalla parete rocciosa a picco sull'area ex Italcementi, sarebbe la prima al mondo nel suo genere. La decisione di procedere con l'analisi è da ascrivere alla disponibilità dell'azienda tedesca di effettuare una progettazione gratuita. «Cogliamo semplicemente un'opportunità - ha detto il presidente Emanuele Lombardo (Pd) - al di fuori da ogni ragionamento e scelta politica, allo scopo di rispondere alle tante domande e curiosità emerse nel confronto. Ovviamente, si tratta di una risoluzione che non implica alcun impegno per l'amministrazione». **L. B.**