

URBANISTICA

Provincia, Comune e Trentino Sviluppo insieme per un'infrastruttura molto attesa: tre progetti che costano dai 30 ai 60 milioni. Ma servono i soldi dei privati

Unità d'intenti e determinazione, ma il disegno globale coinvolge parcheggi, riqualificazioni, tapis roulant in centro e collegamenti fino alla piana delle Viote

In Bondone con la cabinovia: «Questo è il momento buono»

BARBARA GOIO

Se non lo si fa questa volta, non lo si fa più: questo il sentimento generale ieri alla presentazione congiunta dell'ipotesi di collegamento tra Trento e il Bondone, idea che aleggia nell'aria da decenni (un primo progetto risale addirittura agli anni Cinquanta). La volontà di farlo sul serio traspare dall'entusiasmo e dall'unità di intenti del presidente della giunta provinciale **Maurizio Fugatti** («l'interesse finanziario per un'opera che può costare dai 30 ai 60 milioni di euro c'è», del sindaco di Trento **Franco Ianeselli** («una testimonianza di convergenza politica, nel senso più alto del termine»), del vice presidente di Trentino Sviluppo **Albert Ballardini** («sono stati ipotizzati quattro scenari ben precisi»). Presentazione quella di ieri in grande spolvero, con l'assessore **Roberto Failoni** che ha sottolineato «l'aspetto sociale e turistico di un impianto del genere» e l'assessore **Mirko Bisesti** che ha ribadito l'importanza di «un'opera fondamentale per il rilancio del capoluogo».

I 4 PROGETTI - Dopo un anno di lavoro Trentino Sviluppo ha messo a punto tre progetti; un quarto è l'opzione zero ovvero non fare nulla, ma è l'unico già scartato in partenza. Tutte le stazioni di partenza si trovano in destra Adige. La soluzione 1 prevede una cabinovia in tre tronchi con fermate intermedie a Sardagna e Vaneze, per portare 1.500 persone/ora. Costa 31 milioni di euro, più 1,5 l'anno di



gestione, e permetterebbe di dismettere la funivia per Sardagna, che ha un costo di gestione di 500mila euro l'anno. Al momento attuale è quello che sta raccogliendo il maggior numero di consensi. L'ipotesi 2 è la più costosa, ben 60 milioni di euro più 2,4 l'anno di gestione, per portare 3.500 persone/ora: è un impianto trifune che arriva in quota, saltando Vaneze e Sardagna, per cui dovrebbe rimanere in funzione l'attuale funivia. È il progetto più «turistico» e se da una parte garantirebbe il salto in quota nel minor tempo possibile, dall'altra richiede

infrastrutture più imponenti. L'apertura prevista è di 240 giorni l'anno. L'ipotesi 3 è una via di mezzo: funivia fino a Sardagna, con capienza di circa 70 persone, e poi si scende e si prende la cabinovia. Costa sui 35 milioni di euro con 1,9 l'anno di gestione. Fugatti precisa: «La nostra volontà è quella di individuare assieme la scelta migliore sia dal punto di vista del progetto, sia per quanto riguarda la procedura per far partire i lavori al più presto».

I TEMPI E I COSTI - Per realizzare gli impianti di circa 6 chilometri che in 20 minuti superano 1.450

metri di dislivello, ci vogliono circa due anni, ma per portare a termine tutto il progetto servono dai 5 ai 7 anni. Quanto ai costi di 30, 35 e 60 milioni di euro, si intendono al netto delle spese di amministrazione e degli oneri fiscali. Per ora non c'è finanziamento, a parte i 20 milioni di euro per l'ex Sit, e quindi l'appello agli investitori privati è chiaro e forte. Un problema oneroso da risolvere riguarda i 7 elettrodotti che nell'ipotesi 1 vanno alzati e nella 2 vanno interrati.

INTERMODALITÀ - È la parola chiave. Una stazione di parten-

za più a sud porterebbe l'impianto nelle vicinanze del Muse mentre uno più a nord lo avvicinerrebbe alla stazione dei treni. Servirebbe comunque un collegamento diretto, tramite per esempio dei tapis roulant. Anche in quota dovranno essere previsti nuovi collegamenti per raggiungere la piana delle Viote. Dovranno essere poi integrati i parcheggi, anche sotterranei, per lasciare l'auto e prendere l'impianto. In un disegno globale, anche il ruolo dell'ex Hotel Panorama è un punto su cui discutere. Per Ianeselli, il futuro passa per «una montagna pedo-

nalizzata» e «una città verde e verticale».

PARTECIPAZIONE - Già il prossimo 4 marzo è previsto un consiglio comunale straordinario di tipo informativo, per illustrare i diversi progetti. La convinzione che c'è alla base è che l'impianto servirebbe sia a Trento, per migliorare l'offerta turistica, che al Bondone che da anni chiede risposte. Da parte della giunta, l'intenzione è di mantenere la tabella di marcia: «Adesso è il momento di agire. I tecnici hanno fatto il loro lavoro, ora tocca alla politica darsi da fare», sostiene Fugatti.



A sinistra il progetto 1. Sopra Fugatti e Ianeselli