



«Bondone in funivia, per fermare le auto riduciamo i parcheggi»

L'assessore Facchin: «Oggi duemila mezzi al giorno»

TRENTO «La partenza della funivia per il Bondone dovrà essere collegata con il centro della mobilità cittadina e all'arrivo dovrà essere predisposto un collegamento sostenibile con tutta la zona circostante». Sulla base di questi due «paletti» l'assessore alla Transizione ecologica del Comune di Trento Ezio Facchin dà il suo via libera al progetto presentato nei giorni scorsi da Trentino Sviluppo e discusso giovedì in consiglio comunale. E proprio per la transizione ecologica, l'opera diventa strategica: «Per ridurre le emissioni delle tante auto private che raggiungono Vason, ma anche per le emissioni dei mezzi pubblici che percorrono quelle strade».

Con la funivia si dovrà ridurre il traffico, questo è un punto condiviso. «Al di là della scelta dell'impianto, assodato il punto di mantenere la fermata di Sardagna, va capito come garantire la mobilità delle persone una volta arrivate a Vason. Devono esserci bus navetta e servizi elettrici in quota, collegando l'arrivo alle attività economiche. Ma la funivia sarà un servizio di trasporto pubblico, dobbiamo

ricordarlo», che si pone in alternativa alla mobilità privata. «Per questo — avverte Facchin — deve essere collegato bene alla rete della città, altrimenti non ha alcun senso. Deve diventare la montagna dei trentini, non solo dei turisti che parcheggiano vicino alla partenza, salgono e arrivano in Bondone». Come si

diceva, la funivia è alternativa all'auto privata: «Certo, perché vanno diminuiti i passaggi attuali. Sono oltre 60mila le auto che passano da Candriai in dicembre. Significa 2.000 auto al giorno. Se si fanno i conti di quanto carburante si risparmierebbe, di quante meno emissioni. Per non parlare dei mezzi pubblici — ag-

La montagna dei trentini

A fianco Vason nelle giornate di punta. In alto l'assessore Facchin, sotto la funivia di Sardagna

giunge Facchin — che devono essere ridotti almeno del 50%». Ora gli autobus macinano 30.000 chilometri all'anno: «Fate i calcoli: sono 40 litri di gasolio per ogni 100 chilometri». Per l'assessore «bisogna crederci»: «E si devono mettere assieme le idee e inserire questa funivia dentro un nuovo modello di uso della montagna. Aperta per 12 mesi all'anno, non limitata alla stagionalità. Ripensando la mobilità, ripensando anche la partita urbanistica per trasformare quello che vengono definiti non-luoghi in realtà rivitalizzate».

Rimane però aperto il tema delle auto, che non possono essere vietate lungo i tornanti del Bondone. Ci sono prime e seconde case: «Anche i residenti e i villeggianti si possono organizzare con la funivia e la bicicletta elettrica». Ma la soluzione di Facchin non prevede divieti, piuttosto uno stratagemma per disincentivare l'uso del mezzo privato: «Vanno ridotte le aree di parcheggio — afferma — e così risolvi il problema. Ridurre al massimo i parcheggi, e non serve alcun divieto: se crei la condizione che non puoi parcheggiare in quota, se non dentro la tua proprietà, incentivi all'uso della funivia. Che — ricorda Facchin — è trasporto pubblico e costerebbe per l'abbonato come l'autobus in città. Per gli altri, al massimo 5-6 euro». Andrebbe però garantita davvero una mobilità alternativa una volta arrivati a Vason: «Questa è la sfida», ammette Facchin.

Le ipotesi

- Nei giorni scorsi Comune e Provincia hanno presentato le tre ipotesi (più una) di funivia tra Trento e il monte Bondone elaborate dai tecnici di Trentino Sviluppo

- L'ipotesi zero, scartata da tutti, è quella di lasciare la situazione attuale invariata

- Le altre tre ipotesi prevedono un impianto di collegamento tra la Dextra Adige e Vason. Si tratta di soluzioni diverse, con costi variabili tra i 31 e i 60 milioni di euro. Su questo si punta sull'interessamento dei privati

Do. Ba.

© RIPRODUZIONE RISERVATA