

TRENTINO

€ 1,20 ANNO 73 (CXIII) - N° 181

Poste Italiane SpA - spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n°46) art.1, comma 1, Cns BOLZANO

MERCOLEDÌ 1 AGOSTO 2018

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1945

DIREZIONE REDAZIONE:

VIA SANSEVERINO 29 ■ 38122 TRENTO ■ TEL: 0461/885111

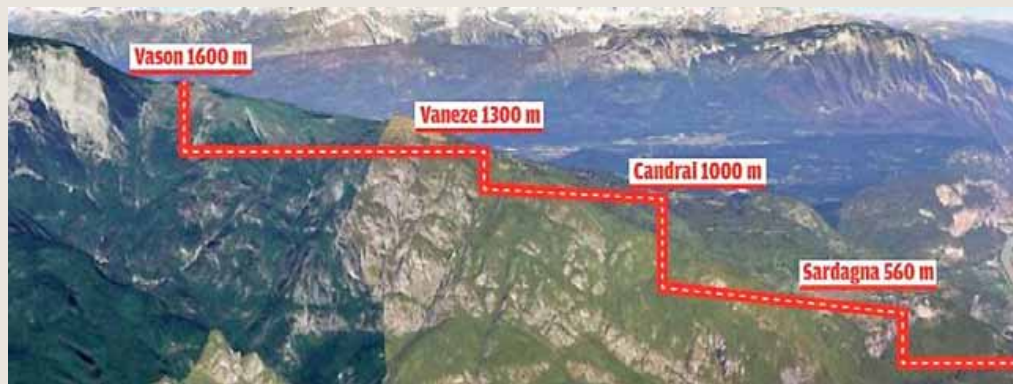
ALTO ADIGE

trento@gioznaletrentino.it ■ www.gioznaletrentino.it

))) IL NUOVO PROGETTO PER IL BONDONE

Da Trento a Vason in dodici minuti con gli ascensori

■ I SERVIZI DI SANDRA MATTEI A PAGINA 15



L'OPERA

Sette chilometri
di tunnel nella roccia
Costo? 70 milioni

Partenza dall'ex Italcementi, arrivo in Vason, 5 fermate in 12 minuti. Ecco il nuovo progetto per il Bondone. Costo 70 milioni e 240 mila metri cubi di materiale da scavare.



■ **Indirizzo**
via Sanseverino, 29 - Trento
■ **Centralino** 0461/885111
■ **Fax** 0461/235022

■ **Abbonamenti** 0471/904252
■ **Pubblicità** 0461/383711
■ **Radio Taxi** 0461/930002
e con sms 340 9949655

■ e-mail: trento@gioinale.trentino.it

IL FUTURO DELLA MONTAGNA

Il progetto: in Bondone con l'ascensore

Il colosso Thyssenkrupp ha proposto al Comune una soluzione basata sulla levitazione magnetica, già applicata sui treni

di **Sandra Mattei**
TRENTINO

Il dibattito sulla funivia del Bondone, che ha ripreso forza dopo il sostegno del governatore Ugo Rossi, potrebbe essere superato da una svolta clamorosa. Non più in quota con la cabina a fune, ma con l'ascensore. Sì, proprio così. Ed i contatti con i promotori della proposta e l'amministrazione comunale sono già avviati.

Tutto ruota attorno alla tecnologia della levitazione magnetica (o MagLev), utilizzata da alcuni treni in funzione in Giappone ed a Shangai, che raggiungono velocità elevatissime (500 km/h) perché non poggiano sulle rotaie ma sfruttano la polarità opposta dei magneti del convoglio e dei binari, facendo rimanere in sospensione il treno a pochi centimetri da terra. Cosa c'entra questo con il Bondone? C'entra, perché la stessa tecnologia è utilizzata per gli ascensori di ultima generazione, in grado di spostarsi sia verticalmente che orizzontalmente, senza funi e in grado di muoversi a super velocità all'interno dei grattacieli.

A mettere in contatto i consulenti della Thyssenkrupp, la multinazionale che ha già sperimentato questa tecnologia, grazie ad una torre di 246 metri che è utilizzata per i test, è Sergio Costa, il super attivo presidente della Pro Loco del Monte Bondone che si è imbattuto nei due rappresentanti intenzionati a proporre tale meraviglia della tecnica ad amministratori ed operatori locali.

«Ho incontrato questi signori - racconta Costa - nei giorni scorsi, proprio in un ristorante del Bondone, quello del mio amico Paolo Torboli. Mi hanno spiegato che il progetto è fattibile, perché la levitazione gravitazionale permette di far procedere la cabina in orizzontale ed in verticale, a seconda dei dislivelli del terreno. Progetti analoghi si stanno stu-



Il suggestivo ascensore Bailong in vetro costruito su un precipizio a Wulingyuan, in Cina, che sale per 326 metri



Sergio Costa, presidente Pro Loco

“ Ascensori di ultima generazione, in grado di spostarsi sia in verticale che in orizzontale

diando per la Val Senales e per la costiera amalfitana, a Sorrento, per accelerare gli spostamenti e per superare la congestione da traffico».

Costa riferisce che i contatti



La Torre a spirale di Rottweil in Germania, 246 metri, testa gli ascensori

con gli amministratori comunali sono in corso e si sta organizzando la presentazione ufficiale per settembre. «I consulenti interessati al progetto dell'ascensore in quota - preci-

sa il presidente della Pro Loco - si sono incontrati pochi giorni fa con alcuni rappresentanti politici, dell'Asuc e degli albergatori interessati nella sala circoscrizionale di Sopramonte



La piana delle Viote con il Brenta sulla sfondo (foto Garzetti)

per un primo confronto, con l'impegno di incontrarsi al più presto per approfondire i particolari. Va sottolineato che il progetto sarebbe più economico rispetto a quello della funi-

LE REAZIONI

Degodenz (Upt) «Sì alla funivia»

TRENTINO. Pietro De Godenz, consigliere dell'Upt, è soddisfatto delle dichiarazioni del presidente Rossi e del direttore del Muse Lanzinger (vedi Trentino del 29 e 30 luglio) sulla realizzazione della funivia del monte Bondone. «Ho avuto la possibilità di spiegare in una mia interrogazione a risposta immediata del marzo 2017 - scrive - che la costruzione di tale impianto potrebbe rappresentare un plus per Trento ed il Trentino. La nuova funivia sarebbe molto utile sia per i trentini, semplificando di molto gli spostamenti da e per Sardagna e il Monte Bondone, sia per i turisti, come anche giustamente confermato dal direttore del Muse Lanzinger». Si tratta pertanto di un'occasione positiva che spero la Provincia vorrà cogliere al volo. Io - conclude - confermo il mio supporto a tale eventualità».

via (30 milioni, ndr.) e che le cabine potrebbero variare nel numero, a seconda dei flussi degli utenti. Se l'utenza fosse più bassa, le cabine potrebbero rimanere a riposo».

IL PROGETTO RIVOLUZIONARIO

Sul Bondone con l'ascensore in 12 minuti

Ecco le cifre dell'impianto della Thyssenkrupp: tracciato di 7 chilometri, in verticale e orizzontale, e 5 stazioni fino a Vason

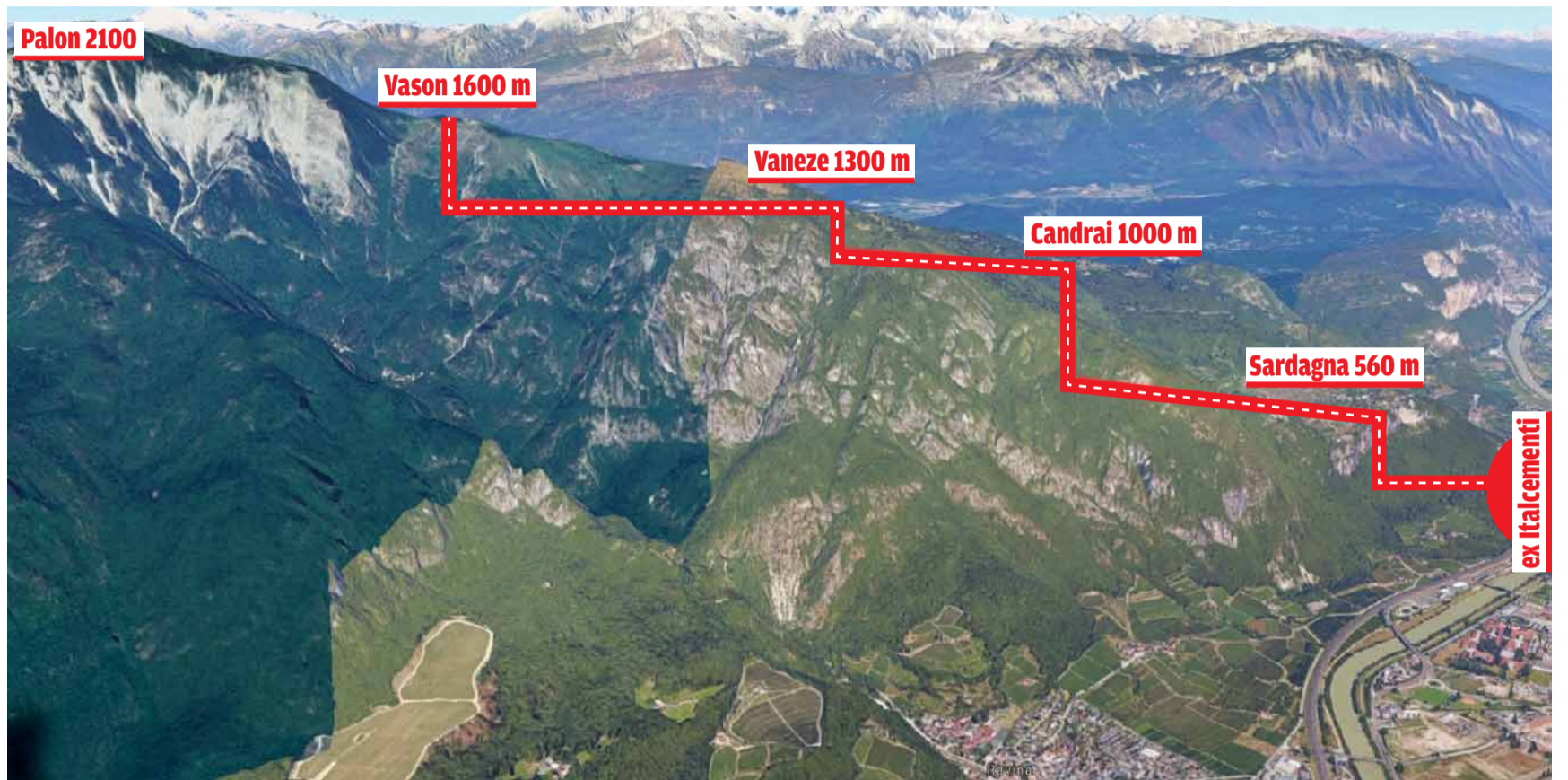
di Sandra Mattei

TRENTO

«La partenza dell'ascensore per arrivare sul Bondone potrebbe anche risolvere la stabilità delle ciminiere dell'ex Italcementi. Potrebbero infatti essere ingabbiate, con un effetto panoramico di vetro e cemento, per sostenere il primo step dell'impianto a levitazione magnetica». Uno scenario futuribile, quello prospettato dal vicesindaco Paolo Biasioli che ha partecipato all'incontro informale, venerdì scorso, insieme ad operatori turistici ed imprenditori con i tecnici della Thyssenkrupp, la multinazionale tedesca leader della siderurgia, che hanno proposto di realizzare un progetto rivoluzionario in provincia: quello di arrivare in cima al Bondone con l'ascensore.

Una proposta che potrebbe superare i progetti finora preparati ed il master plan appena concluso che si rifanno alla tecnologia ampiamente sperimentata, quella a fune. I tecnici della Thyssenkrupp (come anticipato sul Trentino di ieri, ndr.) si avvalgono invece dell'ultima frontiera dei trasporti: quella a levitazione magnetica, già applicata in Giappone ed in Cina, che permette ai treni di viaggiare a 500 chilometri all'ora sfruttando polarità opposte di magneti che mantengono i convogli sollevati di pochi centimetri dai binari. La stessa tecnologia può essere utilizzata anche per gli ascensori e, non a caso, la Thyssenkrupp utilizza per i test degli ascensori senza funi, che sono in grado di spostarsi sia in orizzontale che in verticale, la Rottweil Tower, alta 246 metri ed inaugurata l'anno scorso.

Ma torniamo alla riunione della settimana scorsa, che sarà stata pur in formale, ma che ha dato ai presenti un'idea ben chiara di quali saranno le caratteristiche del collegamento in ascensore. Le riferisce così Biasioli: «L'impianto si muoverebbe in orizzontale e verticale, arrivando alle principali località del Bondone con dei tratti scavati dentro la montagna, dove le cabine si sposterebbero in verticale, per poi procedere in orizzontale agganciate a binari, per portare i passeggeri alle varie stazioni. Quelle previste,



■ Lunghezza:	7 chilometri
■ Stazioni:	ex Italcementi, Sardagna, Candriai, Vaneze, Vason
■ Tempo:	12 minuti
■ Velocità:	25 km/h
■ Costo:	24 milioni di euro per scavi, circa 70 milioni totali
■ Materiale ricavato dagli scavi:	240 mila metri cubi



Paolo Biasioli, vicesindaco

“ I tecnici hanno prospettato che le ciminiere dell'Italcementi diventino la stazione di partenza: una struttura di vetro e acciaio che le possa consolidare

partendo dall'ex Italcementi, sarebbero Sardagna, Candriai, Vaneze e Vason, con il vantaggio di non escludere Candriai che con l'impianto a fune non sarebbe collegabile. Altra soluzione interessante, prevedere

l'utilizzo delle ciminiere, che consolidate, potrebbero supportare la partenza dell'impianto con una struttura di acciaio e vetro. Il primo tratto nella roccia potrebbe sfruttare inoltre il tunnel utilizzato già dall'Italcementi, che arriva sotto Sardagna».

Biasioli snocciola i dati presentati dai tecnici: la lunghezza totale dell'impianto è di 7 chilometri (tra tratti in tunnel e in superficie), percorribili in 12 minuti, con una velocità di 25 chilometri orari. Arriviamo al punto dolens, i costi: per lo scavo della montagna è calcolata la spesa di 24 milioni ai quali vanno aggiunti 45 milioni circa

“ Arrivare in quota dentro la montagna ha il vantaggio di non subire condizioni climatiche avverse. Ad ogni fermata si potrebbe godere il panorama

per la realizzazione.

Settanta milioni, contro i trenta dell'impianto a fune. Biasioli commenta: «Va detto che i costi di manutenzione sarebbero minori della funivia. Primo, perché non ci sarebbero pro-

blemi di condizioni atmosferiche a condizionare l'impianto, poi perché la temperatura nella montagna è costante, senza la necessità di climatizzare le cabine. I tecnici ci hanno spiegato inoltre che in discesa consumerebbero meno energia, così da poterla immagazzinare. Non solo, il materiale di scavo, che sarebbe di 240 mila metri cubi, potrebbe essere utile per mettere in sicurezza la cava di Sardagna. Va capito comunque se gli scavi siano compatibili dal punto di vista geologico». Questi dati di massima di un progetto, tiene a sottolineare il vicesindaco, che è solo un'ipotesi sulla carta. «Dopo il

“ Una tecnologia che potrebbe risolvere anche la mobilità tra la città e il Doss Trento e, soprattutto, quella urgente per la collina di Mesiano e Povo

primo incontro - afferma Biasioli - aspettiamo un'ulteriore progetto più approfondito. progetto che potrebbe essere utile anche per il collegamento tra Trento e Povo e per il Doss Trento».

«Idea buona, basta non si rallenti tutto»

Maestranzi, consigliere delegato: «La funivia è più percorribile». Rigotti: «Chiesti ulteriori elementi»



Maestranzi (a destra) con Lanzinger, direttore del Muse, sul Bondone

TRENTO

Le reazioni alla proposta della Thyssenkrupp vanno dalle prudenti a quelle più entusiastiche. Fulvio Rigotti, vicepresidente di Trentino Sviluppo e presidente di Trento Funivie ha partecipato all'incontro con i promotori del progetto rivoluzionario. «Trentino Sviluppo è sempre aperto alle novità - esordisce Rigotti, che è anche parte in causa avendo l'ente provinciale presentato un suo progetto di massima - e incontriamo tutti quelli che possono attrarre nuove iniziative imprenditoriali. Il

progetto che ci hanno proposto i rappresentanti della Thyssenkrupp è ancora a livello di idea, per ora la tecnologia della levitazione magnetica è stata applicata in contesti più ridotti di una montagna. Per questo abbiamo chiesto loro degli approfondimenti tecnici e normativi e ci siamo aggiornati per un prossimo incontro».

Patrimonio del Trentino, azienda proprietaria dei beni immobili della Provincia, al momento sta a guardare. «Non sono al corrente della proposta - afferma il presidente Mario Agostini - ma la mia idea è che

l'impianto dovrebbe essere realizzato da un partenariato tra pubblico e privato, nel quale l'ente pubblico mette una cifra per ammortizzare i costi, il resto lo mette un privato che lo gestisce. Ma visto che al privato i conti non tornano mai, bisogna trovare chi si impegna in quest'opera e di solito sono i produttori di impianti a fune, e dare la garanzia di ammortizzare la spesa».

Sulla tecnologia futuribile proposta dalla Thyssenkrupp, Dario Maestranzi, consigliere delegato del Comune per il Bondone è scettico. «Non vor-

rei che questo progetto - commenta - generasse confusione. Ho accolto con soddisfazione l'impegno di Rossi per la realizzazione della funivia e mi sembra che siamo ad un punto di convergenza di operatori culturali, imprenditori e politici sulla bontà dell'opera. Un progetto di massima di trentino Sviluppo c'è, Lanzinger ne è un convinto sostenitore, ma il Comune non può decidere sulla tecnologia da adottare. È la Provincia, con i suoi tecnici a dover dare una proposta di massima e chiedere il parere del Comune per chiudere la partita». Sul fronte degli imprenditori, la proposta affascina. «Eravamo scettici sul fatto che si arrivasse in quota chiusi in tunnel, ma se ad ogni stazione si potrà vedere il panorama, l'idea ci piace», è il parere di uno di loro. (s.a.m.)