

LO SVILUPPO DELLA MONTAGNA

Bondone, c'è la terza ipotesi
Ecco il binario avveniristico
per portare i turisti in quota

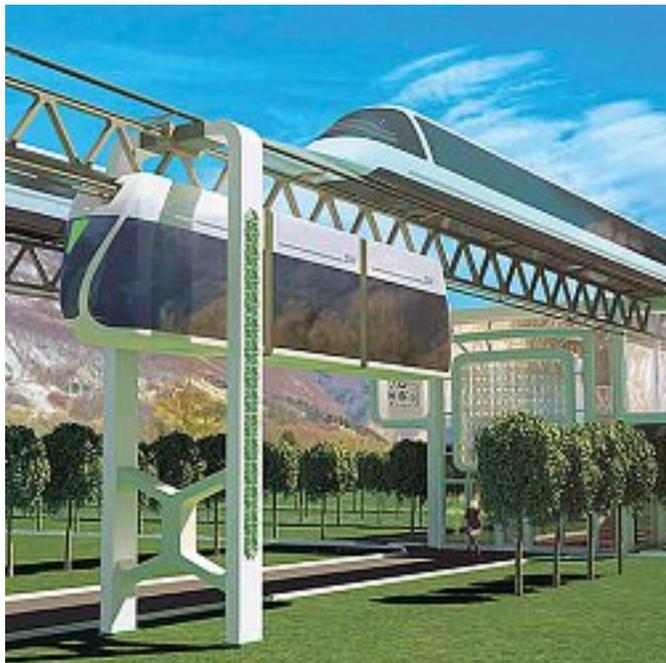
A breve presentazione in commissione. Costo: 15 milioni di euro

TRENTO Dopo la funivia e l'ascensore a levitazione magnetica, ecco il binario. Una terza, suggestiva ipotesi per collegare Trento e il Monte Bondone sarà presentata a breve nella commissione urbanistica di Palazzo Thun, alimentando un dibattito che, nel capoluogo, va avanti da quasi un secolo. Ma che oggi ha ripreso vigore.

«Mi riservo appena possibile di dedicare una seduta a questo tipo di impianto» fa sapere il presidente dell'organismo consiliare Emanuele Lombardo.

A proporlo la bielorusa SkyWay (società con sede alle Isole Vergini britanniche), i cui rappresentanti italiani sono intervenuti in un convegno al Muse lo scorso febbraio: hanno incontrato anche il consigliere delegato per il Bondone Dario Maestranzi e adesso pure la loro proposta sarà ascoltata al pari delle altre già sul tavolo. Nel frattempo, sempre il Museo delle scienze ospiterà tre serate di riflessione e informazione sul tema del collegamento veloce fra il capoluogo e la sua montagna.

Le cabine di SkyWay, grazie a un accordo sottoscritto dalla società con gli Emirati Arabi, solcheranno in futuro i cieli di Dubai. La tecnologia bielorusa parrebbe simile a quella di una funivia: al posto delle funi, però, c'è un binario, che secondo i proponenti consentirebbe un consumo di energia per il movimento dalle tre alle cinque volte inferiore rispetto alla fune e una durevolezza di molto superiore. Le cabine prodotte dall'azienda bielorusa hanno una capacità da 2 a 48 passeggeri e la struttura potrebbe raggiungere un'inclinazione massima di 30 gradi. L'impianto coniuga i principi di tre tecnologie: la monorotaia, il ponte sospeso



Rendering Uno dei progetti prospettati dalla società SkyWay

e il cemento armato. Le cabine scorrono appese a un binario costituito da un tubolare in acciaio che nasconde al suo interno uno speciale calcestruzzo e una serie di cavi disposti secondo un andamento simile a quello dei ponti so-



Dario Maestranzi
Quella di SkyWay
è una delle tecnologie
da considerare

spesi. Il tutto consente di combinare le caratteristiche di un cavo flessibile a quelle di un fascio rigido.

«Siamo in momento in cui si deve passare dalle parole ai fatti, se SkyWay avrà un progetto di partenariato pubblico privato da sottoporci la ascolteremo — commenta Mae-

stranzi — questa, fra l'altro, è una delle due tecnologie, insieme all'impianto a fune, da prendere in considerazione, perché dispone di titoli e certificazioni: per l'ascensore a levitazione magnetica al momento non c'è un'analisi tec-

nologica, si ferma a un'idea». Secondo i promotori il costo dell'impianto targato SkyWay si aggirerebbe intorno ai 15 milioni di euro. «Appena sarà possibile, è mia intenzione audire anche loro» assicura Lombardo.

Nel frattempo, a partire da giovedì prossimo 28 marzo e a

seguire il 18 aprile e il 16 maggio alle 20.30, il Muse ospiterà tre serate di informazione e riflessione dedicate al «grande impianto», prima per conoscerne premesse e conseguenze inserite nel Masterplan, poi per scoprire il potenziale turistico del monte Bondone ascoltando la presentazione della ricerca del professor Umberto Martini dell'università di Trento e le testimonianze delle città che hanno già un rapporto diretto con la loro montagna, come Innsbruck, Aosta e Alpe di Siusi.

La capitale del Tirolo, ad esempio, ha investito 54 milioni di euro nel potenziamento della funivia Nordkette (l'altoatesina Leitner ne ha messi 17 in cambio di 33 anni di co-gestione dell'impianto) «e da un esercizio in perdita si è passati a 700.000 passaggi all'anno proponendo una tariffa di 29 euro» fa sapere Maestranzi. «In questo modo la città di Innsbruck è riuscita anche a intercettare il mondo asiatico, che è diventato una presenza turistica rilevante» aggiunge la direttrice dell'Azienda per il turismo di Trento, Monte Bondone e Valle dei laghi Elda Verones.

Nell'ultimo dei tre appuntamenti, infine, dalla prospettiva di alcuni architetti si guarderà allo stato attuale della situazione paesistica dell'Alpe di Trento in rapporto alle strutture in edificato e in viabilità. «Il tema dell'eventuale realizzazione di un bacino di accumulo pensato oggi per la dimensione impiantistica — annota infine il direttore del Muse Michele Lanzinger — si confonderà in futuro con la necessità di riservare l'acqua per usi più ampi e la destagionalizzazione delle risorse idriche».

Erica Ferro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

Dibattito infinito
che parte dal 1924

1 Era il lontano 1924 quando a Trento iniziarono a circolare le prime immagini dell'ipotetico «grande impianto» di collegamento tra il fondovalle e il monte Bondone. Nelle cartoline dell'epoca la funivia sale da Trento fino a Sardegna per poi raggiungere direttamente Vason, saltando Vaneze

Lo studio del 2006
affidato da Pacher

2 Dopo anni di dibattiti, annunci e rinvii, nel 2006 l'allora sindaco del capoluogo Alberto Pacher aveva affidato uno studio di fattibilità allo studio Montecno di Bolzano. Dall'analisi erano emerse riserve tecniche rispetto all'opera, che riguardavano in particolare il sorvolo di Sardegna e del Bus de Vela

L'ipotesi cabinovia
da 45 milioni

3 La proposta presentata recentemente da Trentino sviluppo riguarda la realizzazione di una cabinovia da 45 milioni di euro, con partenza in città, passaggio a Sardegna e Vaneze e arrivo in Vason. Si parla di cabine da dieci posti, con un tempo di percorrenza da Trento fino a Vason di circa 20 minuti e velocità di 6 metri al secondo

In discussione
anche l'ascensore

4 Ma non c'è solamente il progetto di cabinovia sul tavolo della discussione. Ad animare il dibattito del collegamento tra il capoluogo e la sua montagna è anche un'altra ipotesi, avanzata qualche settimana fa: la realizzazione di un ascensore a levitazione magnetica. Ora spunta anche la terza ipotesi, avanzata ieri: il progetto di un binario