

CAMPIGLIO-CAMPO CARLO MAGNO

Il progetto ritorna in auge grazie al possibile finanziamento con il Recovery Fund

Belvedere Express, 2.000 persone l'ora



GIORGIA CARDINI

MADONNA DI CAMPIGLIO – Eccolo, il nuovo Belvedere Express. Nuovo si fa per dire, perché in realtà il progetto su cui punta ora l'amministrazione Cereghini per unire Madonna di Campiglio a Campo Carlo Magno, rivoluzionando la viabilità interna alla località, risale al 2014. Ha quindi sei anni l'ipotesi di collegare le due località non più con una funicolare, ma con una cabinovia. A raccontarne la genesi e a rivelare i dettagli del progetto inserito nella lista di opere finanziabili col Recovery Fund – Next generation Eu è l'ingegnere **Edoardo Besonzi**, autore della soluzione anticipata su *L'Adige* del 21 novembre. Un passo indietro: «Il progetto nato con le amministrazioni che hanno preceduto quella insediatasi nel 2015 - ricorda l'ingegnere - contemplava un collegamento su rotaia, via funicolare. Un'idea troppo costosa, perché una infrastruttura

L'ingegner Edoardo Besonzi spiega i dettagli dell'opera che prevede due ipotesi: tronco unico o due

di quella importanza avrebbe comportato scavi in roccia di costo elevatissimo e la sua gestione non sarebbe arrivata a ripagare l'investimento. Non ho visto il business plan, ma dal punto di vista ingegneristico si capiva che l'investimento sarebbe stato troppo importante». Fatta la premessa, ecco lo sviluppo: «Nel 2014; l'Arge Alp fece un bando per soluzioni di mobilità alternativa e io partecipai con questo progetto, un preliminare che contemplava due soluzioni per il collegamento Campiglio - Campo

Carlo Magno, un tronco unico o due tronchi. Il progetto ottenne il secondo posto e fu presentato e premiato a Plan de Coronas». Ed ecco cosa accadde poi: «Nel 2015 presentai poi la soluzione alla nuova amministrazione Cereghini, visto che il collegamento rappresentava uno dei punti del suo programma di legislatura, portando tutta la documentazione in Comune e riscontrando interesse ma senza vedere sviluppi, probabilmente per un problema di finanziamenti. Adesso però che è arrivato il Recovery Fund, il progetto è tornato all'ordine del giorno». Cosa prevede, esattamente? «Una cabinovia a 10 posti per una portata oraria di 2.000 persone. Entrambe le soluzioni (tronco unico o due tronchi) prevedono la stazione di partenza a Madonna di Campiglio, nell'area del vecchio skilift Belvedere dismesso anni fa. Il tronco unico andrebbe direttamente fino a Campo Carlo Magno, col vantaggio di

Una cabinovia a 10 posti con la stazione di partenza nell'area del vecchio skilift Belvedere

tempi più rapidi, un costo minore (la stazione intermedia è l'opera più onerosa) e un solo problema derivante dalla necessità di allestire una pista di ritorno fino a Fortini-Grostè». Ma è la soluzione in due tronchi (Belvedere-Fortini, Fortini - Campo Carlo Magno) quella preferita dall'amministrazione Cereghini che si accontenterebbe di vedere finanziata la prima tratta, come spiegato a *L'Adige*: «In realtà bisognerebbe riuscire a fare tutti e due i tronchi - obietta Besonzi - perché, se l'ottica è quella di

rivoluzionare la mobilità, bisogna pensare a far funzionare l'impianto per 16 ore al giorno, su due turni. Questa era la soluzione prospettata nel bando e questa è quella che consentirebbe di eliminare tutto il traffico privato che va dalle strutture ricettive agli impianti, togliendo le code causate dalla ricerca dei parcheggi ed eliminando persino gli scuolabus. E chi sta a Campo Carlo Magno potrebbe tranquillamente andare a cena a Madonna di Campiglio usando la cabinovia, con rientro entro mezzanotte». Un sogno, davvero la «piccola Zermatt» a cui pensa il sindaco Cereghini. «La corsa avrebbe una durata massima di 4 minuti e mezzo», aggiunge l'ingegnere: un tempo decisamente breve, che scongiurerebbe l'uso del mezzo privato. E il costo? «Mi ha un po' meravigliato sentir parlare di 23 milioni (cifra fatta dal sindaco, ndr): vero che i costi del progetto che risale a sei anni fa vanno aggiornati, vero che do-

rebbe essere aggiornata anche la collocazione della stazione intermedia per via del fatto che è stata realizzata nel frattempo la nuova cabinovia ai Fortini con stazione proprio dove arrivava la mia soluzione, ma se noi avevamo pensato a 14 milioni di euro forse si potrebbe arrivare a 20, ma è già una stima larga». Anche perché, secondo Besonzi serviranno pochi piloni e in totale si parla di 1,5 km di lunghezza, non di più. Rispetto alla soluzione in due tronchi (che corrono a destra della strada statale, salendo verso il passo), il tronco unico passerebbe a sinistra della strada, con un attraversamento vicino al «crocevia Grostè» e costerebbe circa la metà. Che si scelga l'una o l'altra soluzione, ci sono problemi tecnici o ambientali, per la realizzazione fino a Campo Carlo Magno? «No, l'unico problema è relativo al passaggio vicino al Golf Hotel a Campo Carlo Magno, ma credo che si possa trovare un accordo».