

BONDONE

La più costosa (60 milioni di euro) è il collegamento diretto che bypassa Sardagna, con un portata eccessiva di 3.500 persone/ora. Aggiornato il primo studio del 2017

L'alternativa è tra una cabinovia da 31 milioni e un impianto misto (funiviv e telecabina) da 35 milioni. Soluzioni entrambe in grado di attrarre capitali privati

Tre ipotesi per la Trento-Vason su fune

Stazione di partenza alla Motorizzazione, non dall'ex Italcementi

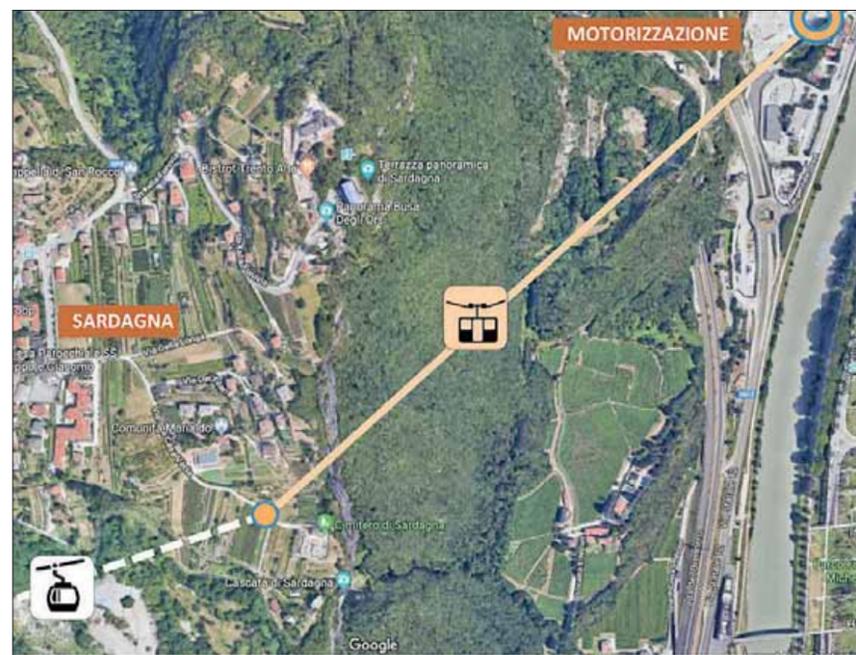
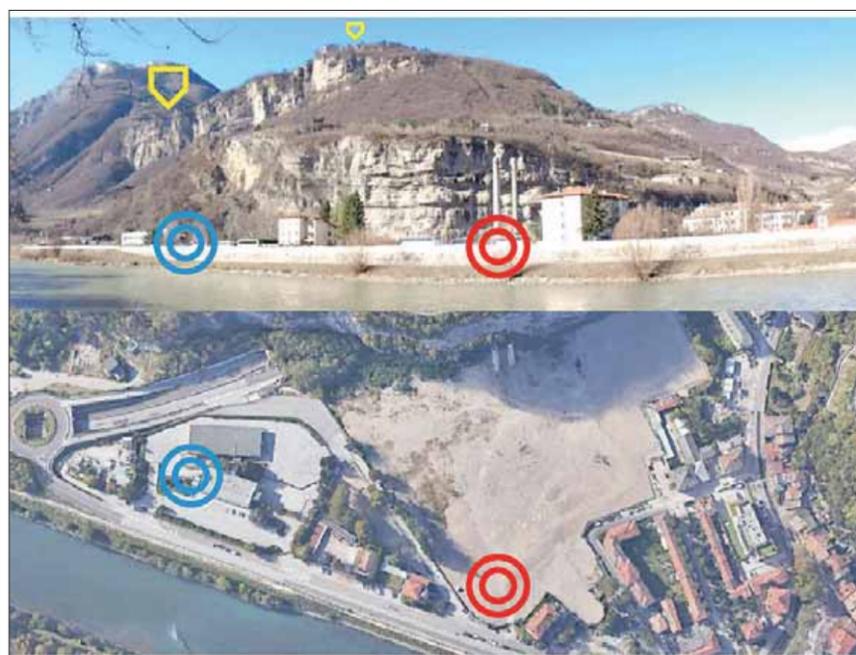
Ecco le tre ipotesi da comparare per il collegamento via fune tra la città e la sua montagna. Sono le tre soluzioni progettuali di massima che saranno illustrate da Trentino Sviluppo nel consiglio comunale straordinario convocato a breve, su istanza di Alberto Pedrotti e altri consiglieri (vedi l'Adige di ieri, ndr). Va però subito chiarito che le tre soluzioni tecnologiche per la Trento-Bondone su fune - tre soluzioni diverse per impatto, costi e funzionalità (una si rivolge esclusivamente all'utenza turistica) - sono il frutto di un lavoro a tre: di Comune, Provincia e di Trentino Sviluppo spa (holding di partecipazioni e braccio operativo della stessa Provincia).

Va inoltre ricordato che del "grande impianto", di cui si parla da una vita senza mettere a terra, anzi per aria, nulla di concreto, Trentino Sviluppo si è già occupata con un primo ipotesi progettuale, datata 2017. Considerava, quel primo lavoro, sia la soluzione tecnologica per superare i 1.450 metri di dislivello tra il fondovalle e Vason, sia l'impatto turistico e di accesso (alternativo alla strada tortuosa), sia i costi di realizzazione e gestione dell'impianto a fune lungo 5.880 metri.

Qualcosa si è mosso da allora, con la novità della previsione urbanistica (Piano guida e variante al Prg per la Destra Adige) della stazione di partenza in zona ex Italcementi, oltre il fiume. Quella è la scelta, anche se dal punto di vista tecnico restano intatti i punti di forza già individuati di piazzale Sanseverino, in Sinistra Adige: posizione centrale, accessibilità ottimale, migliore realizzabilità tecnica per il primo tratto (minore pendenza) fino a Sargagna, parcheggio interrato da 250 posti, complementare a quello in Destra Adige da 1.500-2.000 posti auto.

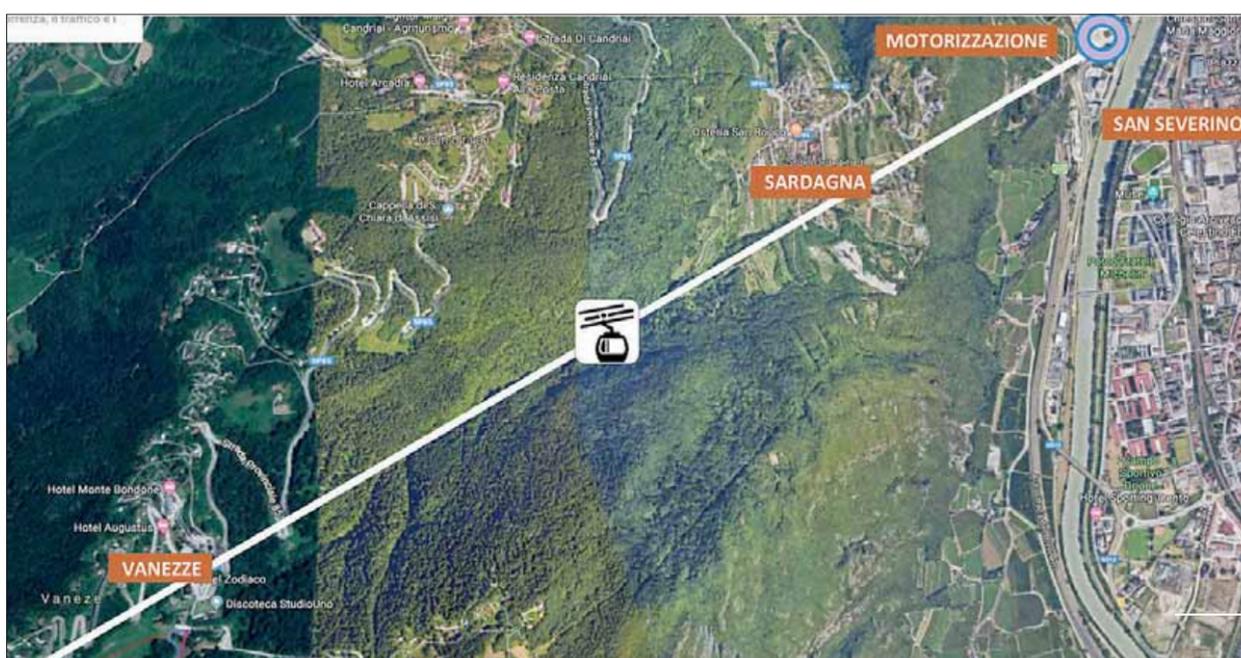
Le tre nuove soluzioni contemplano quindi la possibilità di partire dalla Destra Adige. Con però una novità, rispetto alla previsione del Prg: la stazione di partenza sarebbe non all'altezza dell'ex Italcementi, in asse con le due storiche ciminiere. Sarebbe invece traslata verso sud, dove c'è l'edificio della Motorizzazione. La ragione è chiara: evitare il sorvolo dell'abitato di Sargagna.

C'è una soluzione che, per impatto finanziario e funzionalità, appare destinata a rimanere su carta: la previsione di un impianto 3S (a tre funi) per il collegamento diretto in telecabina Trento-Vason. Ottimo per resistenza al vento, ma notevoli impatti dei volumi delle stazioni e dell'altezza dei sostegni e necessità di sorvolare edifici di Sargagna e Vanezze: ci sono sette elettrodotti di Terna che dovrebbero essere interrati. Costi di realizzo elevati: 60 milioni di euro. E pure costi più alti di gestione: 2,4 milioni, ipotizzando 240 giorni di apertura turistica. E con un portata di 3.500 persone/ora, eccessiva. Soprattutto, con il collegamento diretto Trento-Vason dovrebbe essere mantenuta in vita l'attuale



funivia di Sargagna, a fine vita tecnica nel 2024 (e sostituirla costerebbe 7-8 milioni).

Restano quindi in campo le altre due soluzioni: una telecabina e un impianto funiviv (fino a Sargagna) con telecabina per il tratto a monte. Entrambe le soluzioni servirebbero Sargagna. Soprattutto per la cabinovia, la stazione dovrebbe essere il più possibile collocata a sud del paese (per ragioni di pendenza e scorrimento). Con la telecabina tutti i sette elettrodotti di Terna vanno alzati. Per l'impianto funiviv-telecabina, un elettrodotto dovrebbe essere interrato. In entrambi i casi i sostegni sarebbero a ridosso della cava di Sargagna e la possibile apertura dell'impianto per 360 giorni all'anno. I volumi delle stazioni, l'altezza dei sostegni e gli ingombri sarebbero molto più impattanti con l'impianto funiviv-telecabina che, però, garantirebbe un'ottima resistenza al vento nel primo tronco Trento-Sargagna. Con il terzo tronco della telecabina si potrebbe ripensare la pista 3Tre ed in prospettiva eliminare la seggiovia biposto attuale. Idem con il secondo tronco della funiviv-telecabina. La portata oraria della telecabina (da 10 posti) sarebbe di 1.500 persone, della funiviv-telecabina di 800 fino a Sargagna e di 1.500 nel tratto a monte. Entrambi gli impianti, con partenza dalla Motorizzazione, hanno valenza urbana e turistica. La telecabina costerebbe 31 milioni, con costi annui di gestione di 1,5 milioni (240 giorni di apertura) o di 1,9 milioni (360 giorni). L'impianto funiviv-telecabina costerebbe 35 milioni (14 per il primo tronco funiviv, più 21 per la telecabina, con un costo annuo di gestione di 1,8 milioni (per 360 giorni di apertura fino a Sargagna e 240 a monte). L'intendimento, noto, è di coinvolgere capitali privati nella realizzazione. L'attrattività di investitori (in primis i due più grossi costruttori di funiviv) è considerata buona per entrambe le soluzioni. Do. S.



In alto (a sinistra) la stazione di partenza spostata a sud, verso la Motorizzazione. Qui a fianco il tracciato della cabinovia. Sopra e sotto, la soluzione progettuale dell'impianto funiviv fino a Sargagna, con telecabina nel tratto a monte.