

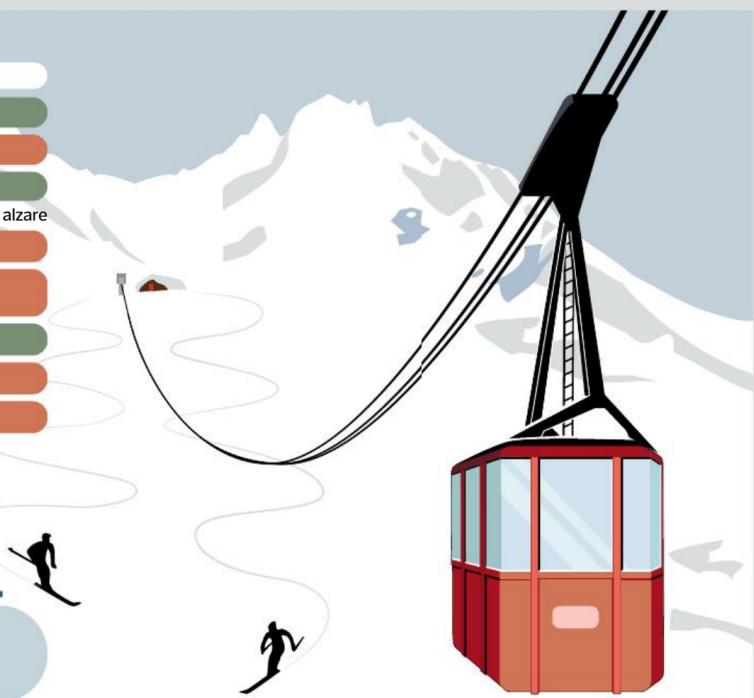
Il futuro | del capoluogo

I fondi in arrivo da Roma aprono scenari inediti per il turismo in città
Il nodo dei tempi. Sembenotti (Everest): si deve fare in fretta

TRASPORTI

LE PROPOSTE IN CAMPO

	TELECABINA	"DIRETTISSIMA"	DOPPIO TRONCONE
Stazione a Sardagna	PREVISTA	NON PREVISTA	PREVISTA
Mantenimento funivia Trento - Sardagna	NO	SI	NO
Sorvoli di edifici	NO	SI	NO
Impatto ambientale	CONTENUTO	MOLTO IMPATTANTE	MOLTO IMPATTANTE
Tipologia di utenza	URBANA E TURISTICA	PREVALENTEMENTE TURISTICA	URBANA E TURISTICA
Rottura di carico	NO	NO	SI
Attrattiva investitori	BUONA	SCARSA	BUONA
Resistenza al vento	BUONA	OTTIMA	OTTIMA
Portata oraria (persone all'ora)	1.500	3.500	1.500 800 primo tronco
Costo (in euro)	31 MILIONI	60 MILIONI	35 MILIONI
Costi di gestione e giorni di apertura (euro/anno)	1.500.000 € 240 giorni di apertura 1.900.000 € 360 giorni di apertura	2.400.000 € 240 giorni di apertura	1.800.000 € 360 giorni di apertura fino a Sardagna o 240 giorni fino a Vason



L'Ego - Hub

do il Comune decise di chiudere il centro al traffico ci furono moltissime polemiche, fu un provvedimento molto osteggiato, mentre ora il centro storico è un salottino».

Un esempio che potrebbe essere adottato anche per il monte Bondone. «Si risolverebbe il problema dei parcheggi, si può pensare a dei permessi per i residenti e fasce orarie. Credo in un turismo per aggiunta piuttosto che per aggiunta. Il turismo — continua Barbieri — è cambiato, ora si cerca il silenzio, il relax, è una scommessa che possiamo vincere». L'albergatore disegna con le parole il nuovo volto del Bondone: un laghetto balneabile, percorsi trekking, passeggiate segnalate anche per bambini e disabili. Poi il sogno: «Magari un giorno potremmo avere la Trento-Bondone con le auto elettriche». La sfida può essere vinta secondo Barbieri che parte da un ragionamento politico: «Stiamo assistendo al recupero del rapporto tra il Comune e la Provincia che sembrava interrotto, c'è stata la firma di un protocollo di intesa. Siamo legati alla città e ai suoi destini, finalmente la Provincia, che era più orientata verso le periferie, considera Trento come vetrina per il turismo. Deve essere un fiore all'occhiello».

Giorgio Sembenotti, titolare di un'altro hotel storico del Bondone, l'Everest, ragiona invece sui tempi: «Prima si realizza l'opera meglio è, altrimenti si rischia di aspettare ancora anni. Ora hanno tempo fino al 31 agosto per presentare il progetto preliminare, poi si accelera, dovrebbero essere pronti, è anni che studiano diverse soluzioni». In termini di turismo il ritorno è scontato per Sembenotti. «Penso ai ciclisti, sono tantissimi nella stagione estiva, possono raggiungere il Bondone in funivia e poi scendere verso la valle dei Laghi, questa funivia lavorerà 12 mesi l'anno, non è a rischio deficit gestionale, basta vedere la funivia del Baldo è sempre affollata. Darà un forte input al turismo della città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente
Dobbiamo utilizzare soluzioni semplici e fruibili. I bus navetta non sono competitivi, meglio un trenino di superficie

L'imprenditore
Oggi si cerca relax e silenzio. Magari un giorno potremmo avere la corsa della Trento-Bondone con le macchine elettriche



© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Dafne Roat

TRENTO La soddisfazione è unanime. D'altronde c'è chi ormai non ci sperava più, invece ora ci sono 35 milioni di euro, in arrivo da Roma, che permetteranno di realizzare la funivia tra Trento e il Bondone, un progetto sul tavolo da decenni. Il prossimo step è presentare il progetto preliminare e coinvolgere gli investitori privati, poi si potrà ragionare sui tempi e le diverse soluzioni, già predisposte da Trentino Sviluppo. Proposte che dovranno essere nuovamente esaminate, in «un'otti-

«Bondone, la chiave è l'intermodalità La funivia sia integrata con la città»

Gli albergatori: la partenza vicino alla stazione. Barbieri (Montana): ora via le auto dal valico

ca di fruibilità e funzionalità», avvertono gli albergatori. «Un'opera meravigliosa come questa, che s'ha da fare — dice Gianni Battaiola, utilizzando un'espressione di memoria manzoniana — deve essere integrata con la città di Trento e il più intermodale possibile. Non sono un tecnico, ma secondo me questi sono aspetti che devono essere tenuti altamente in considerazione».

Il presidente di Asat allarga lo sguardo sulla città e pensa al futuro del turismo. «Sono sempre stato favorevole al progetto, ma già in passato avevo segnalato l'importanza di mettere la partenza dell'impianto in un luogo che fosse comodo per il cittadino e an-

che per il turista». Quindi? «Vicino alla stazione, in questo modo il turista scende dal treno e si trova a poca distanza la partenza della funivia che lo porta sul monte Bondone, non si può pensare che una famiglia con i bagagli debba percorrere un paio di chilometri per raggiungere l'impianto».

L'ipotesi, finora l'unica sul tavolo, di realizzare la stazione di partenza sulla Destra Adige, tra l'area dell'ex Italcementi e la Motorizzazione civile, non convince Battaiola. «Non sono un tecnico, ma non vorrei che per la fretta si realizzi un'opera che poi rischia di non essere utilizzata», precisa. Un servizio di bus navetta non è la soluzione. Gli

albergatori pensano all'esempio dei Paesi del Nord Europa: «Non credo nei bus navetta, o si realizza un trenino di superficie di collegamento all'impianto e quindi diamo un'immagine di una mobilità che funziona oppure non serve — continua il presidente di Asat —. Dobbiamo cercare soluzioni intermodali e semplici. Costerà di più? Parliamo di un'opera che costa milioni di euro, credo che risparmiare non porti sempre benefici».

Un'idea condivisa anche da Alberto Barbieri, storico albergatore del Bondone e titolare dell'hotel Montana di Vason, fondato dal papà Nino nel 1964. «L'intermodalità è la chiave di volta, servono poi

parcheggi di assestamento dove poter lasciare la macchina con comodità e poter prendere la funivia senza dover far chilometri a piedi». Barbieri non nasconde la soddisfazione «di vedere che la luce in fondo al tunnel si inizia a intravedere», ma la funivia deve essere solo il primo tassello verso un turismo più eco-so-

35

Le risorse

Sono i milioni di euro assegnati dal ministero delle Infrastrutture al Trentino per un progetto di trasporto pubblico rapido di massa. I fondi verranno utilizzati per realizzare la funivia del Bondone

stenibile. Barbieri disegna il futuro del Bondone che dovrà passare attraverso una nuova visione del turismo e al recupero «della naturalità» per «restituire alla montagna la sua identità. Il paradosso è che possiamo farlo solo noi che non ci siamo spinti oltre un certo limite nella civilizzazione della montagna e quindi da noi si può fare quello che in una zona come Madonna di Campiglio sarebbe difficile da realizzare».

L'albergatore rilancia: «Togliamo le auto dal valico, promuoviamo un turismo auto free». Un progetto ambizioso, forse difficile da realizzare. «Si può trovare un compromesso», dice e pensa al centro storico di Trento. «Quan-

La telecabina, la «direttissima» e il doppio troncone

Costi di gestione da 1,5 a 2,4 milioni Ecco le tre ipotesi di Trentino sviluppo

Per il futuro impianto destinato a collegare la città di Trento con la sua montagna, il Bondone, ci sono tre ipotesi sul tavolo. Tre proposte diverse, con tecnologie, costi ed anche valutazioni ambientali diverse. Sono sorrette però da un comune fattore denominatore: in qualsiasi caso la stazione a valle è prevista in Destra Adige, tra l'area dell'ex Italcementi e la motorizzazione civile. La gestione dell'impianto varia tra un minimo di 1,5 milioni ed un massimo di 2,4 milioni di euro all'anno.

La soluzione della telecabina è la più economica in termini di realizzazione e vanta anche un impatto ambientale

minore. L'impianto trifune è invece il più costoso ma garantisce il più alto carico di passeggeri. La via di mezzo è il «doppio troncone».

Ma entriamo nel dettaglio delle proposte elaborate dai tecnici di Trentino Sviluppo. La prima prevede un impianto a telecabina con fermate intermedie a Sardagna e Vaneze ed una portata di 1.500 persone all'ora. Sarebbe quasi sempre aperto durante l'anno, 360 giorni. Il costo di realizzazione ammonta a 31 milioni. In questo caso si potrebbe anche smantellare l'attuale funivia che collega Trento con l'abitato di Sardagna, ma la stazione a valle andrebbe posizionata più a sud possibile (dunque

nell'area della motorizzazione civile) per risolvere alcuni possibili problemi di scorrimento. In termini di sicurezza la resistenza al vento è giudicata buona. Mentre per quanto riguarda l'impatto ambientale vengono ritenuti «contenuti» i volumi delle stazioni, l'altezza dei sostegni e gli ingombri di legge. Sette elettrodotti di Tema però dovranno essere rialzati. Il terzo tronco, inoltre, permette di ripensare la pista da sci «3tre» ed eliminare la seggiovia biposto attuale. Arrivando al cuore della questione (perché ora il vero problema è intercettare investitori privati), chi gestirà l'impianto dovrà mettere in conto 1,5 milioni

all'anno con l'apertura di 240 giorni e 1,9 milioni con la copertura completa di 360 giorni.

La seconda proposta consiste invece in un impianto trifune «direttissimo» tra Trento e Vason, con la necessità dunque di mantenere intatta l'attuale funivia Trento-Sardagna. Motivo per cui l'impianto sarebbe aperto 240 giorni all'anno, solo per la montagna in poche parole. La portata oraria sale a 3.000 persone. Lievitano però anche i costi di realizzazione, ben 60 milioni di euro. Non si evidenziano però particolari problemi per la localizzazione della stazione. E la resistenza al vento è giudicata «ottima». Tuttavia

la valutazione ambientale rientrerebbe nella categoria «molto impattante». Tutte e sette gli elettrodotti dovranno essere interrati. Inoltre non sarebbe possibile razionalizzare gli asset esistenti: la seggiovia «3tre» dovrà essere sostituita con un nuovo impianto. Il prezzo della gestione? Ben 2,4 milioni all'anno.

Infine la terza proposta prevede un impianto innovativo (funivor) per il primo troncone fino a Sardagna ed una telecabina per il secondo troncone, con un potenziale di carico di 1.500 persone all'ora (per il primo tronco scende a 800). Per realizzarlo bisogna staccare un assegno di 35 milioni di euro. Prevista,

dunque, la stazione a Sardagna. E di conseguenza non sarebbe necessario conservare la funivia odierna. Di qui l'apertura di 360 giorni per il primo troncone e di «soli» 240 giorni per il secondo. Problemi di posizionamento non ve ne sono. La resistenza al vento sarebbe «ottima». Ma anche in questo caso l'impatto ambientale sarebbe rilevante. Un elettrodotto dev'essere interrato e gli altri sei solo rialzati. Il secondo troncone consente però di ripensare la pista «3tre» e di eliminare la seggiovia biposto attuale. La gestione dell'impianto si attesta a 1,8 milioni all'anno.

T.D.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA