

Trento-Bondone, al vaglio il passaggio a Candriai

Ieri il convegno per i cento anni della funivia. Failoni: «Sulla seconda tratta ancora nodi aperti»

Comune
L'assessor
Baggia
ammette:
«Vorrei
che la
spina
dorsale
del
trasporto
fosse di
matrice
pubblica,
a fune è
una delle
modalità»

TRENTO Una cosa è chiara sin dall'inizio: al convegno «Trento-Sardagna: 100 anni in movimento tra cielo e città», organizzato da Trentino trasporti, passato e presente diventano il pretesto per parlare di futuro.

L'intervento dal taglio più storico è affidato ad Alessandro de Bertolini, ricercatore della Fondazione museo storico: ripercorre i cento anni della Trento-Sardagna ricordando come, al momento della costruzione, l'intenzione fosse quella di arrivare sino alle vette del monte. «In questi 100 anni la funivia l'abbiamo conosciuta, vissuta, bombardata e ricostruita. È storia del territorio — sottolinea — e dobbiamo ricordare che allora come oggi non tutti erano d'accordo: anche al tempo non c'erano solo favorevoli». Parole che evidenziano come il dibattito attuale non sia affatto nuovo.

Segue una riflessione sul trasporto a fune in altre realtà. Antonio Pollano, coordinatore del dipartimento trasporti del-



la Valle d'Aosta, illustra i cinque sistemi di trasporto a fune della sua regione, ognuno con finalità differenti e modelli di governance eterogenei: dalla più turistica Aosta-Pila, alla più essenziale Buisson-Chamois. Joachim Dejaco, direttore generale di strutture trasporto Alto Adige, porta l'esperienza della funivia che collega Bolzano a Soprabolzano, ricostruita nel 2009. «Lo scorso anno abbiamo registrato quasi 1,1 milioni di viaggiatori» racconta Dejaco, che poi si rivolge alle istituzioni presenti, tra cui il sindaco Franco Ianeselli: «Nel nostro caso l'aumento del turismo ha portato a proteste. Abbiamo deciso di introdurre una fila preferenziale per gli abbonati. Noi l'abbiamo fatto troppo tardi: voi fatelo subito».

Si parla poi esplicitamente della nuova funivia. Mauro Groff, dirigente provinciale, riprende i temi più dibattuti degli ultimi mesi: «Non si tratterà di un unico impianto, ma di due tratte distinte. La prima è

in fase di valutazione ambientale, sulla seconda stiamo valutando se sia opportuno prevedere un passaggio su Candriai». L'opera costa 96 milioni, più del previsto a causa dell'aumento del prezzo delle materie prime. Poi chiarisce: «La copertura finanziaria è garantita per entrambe le tratte. Le verifiche progettuali sono separate proprio perché i tempi di rendicontazione sono diversi». L'assessore provinciale Roberto Failoni sulla seconda tratta ammette: «Ci sono ancora aspetti su cui discutere, ma troveremo delle soluzioni», mentre l'assessora di Trento Monica Baggia ha un auspicio: «Vorrei che la spina dorsale del trasporto fosse di matrice pubblica, a fune è una delle modalità». E, a proposito di trasporto a fune, si parla anche dell'ascensore panoramico di Mesiano. Bruno Delaiti, dirigente comunale, promette: «L'opera sarà pronta per l'estate 2026».

Lorenzo Padoan