



COMUNE DI TRENTO

CIRCOSCRIZIONE N. 4 - SARDAGNA

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 18

del Consiglio circoscrizionale

Oggetto: INTERROGAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 27 COMMA 2 LETTERA E) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO, AVENTE AD OGGETTO: FUNIVIA DEL BONDONE.

Il giorno 18.10.2022 ad ore 20.30 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito, in seduta pubblica, il Consiglio circoscrizionale sotto la presidenza della signora Degasperi Giulia presidente del Consiglio circoscrizionale.

Presenti: presidente **Degasperi Giulia**
consigliere **Berloffa Giuditta**
e consiglieri **Cadonna Roberto**
Degasperi Maria Rosa
Depedri Andrea
Rampanelli Samuele
Rigotti Edoardo
Tonidandel Gianluigi

Assenti: consigliere **Gardumi Umberto**
e consiglieri

e pertanto complessivamente presenti n. 8, assenti n. 1, componenti del Consiglio.

Assume la presidenza la signora Degasperi Giulia.
Partecipa la Segretaria circoscrizionale Coser Alessandra.

Accertata la presenza del numero legale, la Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio circoscrizionale

premessi che in data 13/10/2022 prot. 284335 la Presidente ed il consigliere circoscrizionale Andrea Depedri hanno presentato un'interrogazione ai sensi dell'articolo 27 comma 2 lettera e) del Regolamento del Decentramento avente ad oggetto: "Funivia del Bondone";

dato atto che la Presidente ha relazionato al riguardo dando lettura della predetta interrogazione;

preso atto che l'interrogazione si articola come di seguito riportato:

“Introduzione:

Si risale al trapassato remoto, addirittura al 26 giugno del 1927, nel giorno della festa di San Vigilio, quando Antonio Pranzelores consegnava alla città un volumetto intitolato “Guida di Trento colla funivia di Sardagna-Monte Corno” inaugurando la quasi secolare querelle sull’opera sempre pensata, più volte progettata e realizzata solo nella tratta Lungo Adige-Sardagna. Spiegava il giornalista Gian Pacher sulle pagine del giornale “Alto Adige” del 23 aprile del 1980, che “Pranzelores fu un operatore culturale del suo tempo, un innamorato della città e della Trento-Alta, il termine è di sua invenzione, cioè di quel Bondone visto come spazio libero e ricreativo nel senso più ampio del termine e fra i primi a innamorarsi di quel progetto funiviario” rimasto un’illusione. Pranzelores fu lo scrittore che celebrò “la Rupe di Sardagna, la terrazza del Ristorante Bellavista da dove si domina il grandioso panorama delle nostre montagne, i paesaggi oggi dimenticati del Monte Bondone, i suoi sentieri ormai scomparsi e quelle caserme dove si addestravano i soldati di Francesco Giuseppe” che a furia di restauri annunciati rischiano di tornare ad essere un rudere. Venne la funivia fino a Sardagna distrutta nel bombardamento del 2 settembre del 1943 che devastò il rione della Portela proprio 75 anni fa.

Che il sogno funiviario sia sempre stato nelle aspettative e nelle controversie dei trentini è ampiamente documentato. Nel marzo del 1946 appena finita la guerra, in una città devastata dai bombardamenti, assediata dalla fame, tormentata dalla borsa nera, con la tessera annonaria che, saltuariamente, permetteva di comperare un po’ di carne congelata, si propose con forza sulle pagine di “Liberazione Nazionale”, il giornale del Cln e sull’ “Alto Adige”, il “rilancio del Bondone” e si discusse su una funivia che partendo, a seconda delle scuole di pensiero, o dalla stazione ferroviaria o dalla zona dei Muredei, all’epoca era aperta campagna, doveva salire a Vaneze – si scriveva con la doppia “z” perché il fascismo aveva bandito la parlata trentina povera di raddoppiamenti – o al Monte Corno oppure partendo da Sopramonte la si immaginava diretta ai fantastici prati delle Viote.

In quell’anno di profonda miseria, si parlò di “interesse turistico del Bondone come patrimonio da sfruttare in tutte le sue complesse, rare e varie capacità collegandolo alla città con un mezzo rapidissimo, costruendo un’attrezzatura complementare a quella cittadina con grandi ristoranti, impianti di scivole e nuovi sentieri”. Patrizio Bosetti propose uno stabilimento per i bagni di fieno in quelle caserme che alle Viote furono dell’esercito austro ungarico; Ernesto Conci si chiese se era meglio una funivia oppure una funicolare e l’ingegnere Renato Marchi munito di altimetro e teodolite disegnò un tracciato che partendo dalla località Muradei prevedeva “2280 metri di lunghezza con 1100 metri di dislivello e un trasporto di 300 perone ora”. Si accavallano le proposte e l’industriale Mariano Lubich firmava con Nino Graffer, i pionieri degli impianti a fune, un articolo nel quale si legge. “Abbiamo chiesto l’Autonomia. Dimostriamo coi fatti questo nostro desiderio, la nostra volontà di fare e saper fare, che di parole se ne sono fatte anche troppe. La costruzione della funivia sia la dimostrazione tangibile del nostro risveglio”. Con l’ingegnere Renato Granello ad aggiungere: “La funivia deve incontrare il favore del pubblico e quindi deve essere fatta bene”.

Era il 1946 e oggi quelle parole tornano di attualità con la ripartenza del progetto funiviario che richiede un colpo d’ala della nostra Autonomia, soprattutto uno sguardo proiettato al futuro, al turismo che, forse, verrà e magari lascerà a casa l’automobile per scegliere la bicicletta, certo quella con il motorino elettrico che farà viaggiare al contatto del paesaggio dai prati del Vason all’incanto di Riva del Garda, di Torbole, del Benaco.

Si riprese il discorso quando era sindaco Nilo Piccoli appassionato del Bondone, con Nino Graffer e Gioi Varesco il giornalista de “L’Adige” che si era comperato una casa, anzi una “casota” come si diceva in quell’epoca, al Vason. Il 27 gennaio del 1965 si cercò di collaudare una rudimentale pista di volo alle Viote facendo atterrare e decollare fra turbini di neve, sobbalzi e scossoni, un Piper ad

ala alta, munito di larghi pattini e pilotato da Enrico Abram di Bolzano. Si pensava di collegare l'aeroporto di Linate con i prati del Bondone dove doveva sorgere un centro turistico ideato dalla Sice, progetto affidato al giornalista Massimo Infante già capo servizio nella redazione di Trento del quotidiano "Alto Adige". Da ricordare che per decenni, appunto alle Viote, rimasero alcuni ruderi di quel fantasma di villaggio solo abbozzato, mai edificato.

Era il 27 gennaio e bastò quella prova di volo per accantonare l'idea del collegamento aereo fra Linate e le Viote. Nonostante lo scarso successo dell'esperimento, il 25 agosto si tenne a Malè un convegno sugli altiporti e uno era stato allestito in tutta fretta alla periferia della borgata per decisione di Bruno Kessler; il Pilatus Porter di Corrado Gex il famoso pilota e uomo politico valdostano atterrò e decollò per raggiungere il ghiacciaio dell'Adamello ma dopo il convegno, la proposta che avrebbe dovuto caratterizzare le Dolomiti finì nel cassetto delle memorie mentre la funivia del Bondone tornava prepotentemente di moda con la costruzione dell'Autostrada del Brennero. Però tutto si arenò perché si capì, ma nessuno lo disse apertamente, che sarebbe stato inutile allacciare la città con prati, boschi e panorami bellissimi finché si vuole, ma senza un villaggio né alberghi né bar. Infatti, negli anni Settanta era finito il turismo – o meglio l'alpinismo – con lo zaino, il "rancio al sacco", il tuffo nell'aria frizzante e purissima dei boschi: la gente voleva le comodità degli hotel e la gita in auto. Si capì che una funivia sarebbe stata inutile anche per lo sci alpino. In quegli anni, ogni domenica almeno 2000 fra trentini e "foresti" sciavano sul Montesiel, la 3Tre, il Palon; si pensava ad una funivia con gondole da 50 o 100 persone, si calcolò che si volevano almeno 20 minuti per ogni corsa e si comprese che non si poteva sgomberare la montagna di Trento in un tempo accettabile. Così si rinunciò a costruire la funivia, ma si continuò a discutere se e come farla. Poi alle Viote arrivò l'orso a tenere lontani i turisti, salvo quelli che gioiscono ad avvicinarlo nella speranza che il plantigrado non si inferocisca mentre tutto scivolava nel degrado dell'edificio del "Panorama" di Sardagna (quello della Colonia Degasperi voluta da Eusebio Iori era già totale) da dove dovrebbe iniziare il sempre annunciato e perennemente rinviato "rilancio della montagna di Trento".

Adesso si profila una data: il 2027, in attesa dei quattrini da Roma. Insomma, giusto un secolo dall'idea di Pranzelores (1).

Riflessioni:

In merito al progetto preliminare dell'impianto a fune per il collegamento fra Trento e il Monte Bondone con partenza prevista dall'attuale sede della motorizzazione civile (con interconnessione con la nuova stazione intermodale) e con fermata intermedia a Sardagna in una zona da identificare puntualmente fra il cimitero e la Villa Rizzi il Consiglio Circostrizionale di Sardagna, sentito anche il parere della Commissione Territorio Ambiente tenutasi in data 12 ottobre 2022, esprime le seguenti considerazioni:

Punti di Forza del Progetto:

- 1. Rinnovo e conferma dell'impianto a fune per garantire il trasporto pubblico locale fra la città e il suo sobborgo;*
- 2. Maggiore garanzia di un servizio pubblico continuativo (con qualsiasi condizione meteo) e con una maggiore frequenza di corse giornaliere;*
- 3. Collegamento verso valle con il centro della città, il nuovo quartiere ex Italcementi, la nuova stazione intermodale e verso monte con la montagna. In questo contesto e con un orario che copra una ampia fascia, la possibilità di non dovere utilizzare le autovetture diventa una opportunità concreta;*
- 4. Nessun sorvolo di abitazioni private;*
- 5. La stazione a Sardagna, se ben posizionata nella sua collocazione definitiva, potrebbe essere più vicina al centro del paese, più facilmente accessibile e comunque in un punto non impattante dal punto di vista visivo.*

(1) *Tratto dai numerosi articoli apparsi sul quotidiano L'Adige a firma del giornalista Luigi Sardi*

Punti di Debolezza del Progetto:

1. La non contemporanea realizzazione del tratto Sardagna – Vason rischia di far sorgere una nuova cattedrale nel deserto. Se non si proseguirà con il secondo tratto non ci sarà motivo oggi di spostare l'attuale collocazione della stazione a monte;
2. Urbanizzazione di una delle poche aree del paese ancora destinata ad area agricola;
3. Realizzazione del deposito cabine a Sardagna con ulteriore occupazione di territorio se non si realizzerà una soluzione completamente interrata;
4. Necessità di ripensare completamente la viabilità e l'urbanistica della zona dove sorgerà la nuova stazione a monte, poiché l'attuale viabilità di accesso alla zona è insufficiente a garantire un collegamento efficiente con la zona;
5. Impatto ambientale rispetto all'attuale funivia con la necessità di implementare piloni di sostegno sia verso valle che verso monte;
6. Candriai è stata completamente esclusa dal progetto. Il tratto fino a Candriai potrebbe rientrare nel primo lotto di realizzazione considerando che sul territorio della circoscrizione di Sardagna in località Candriai risiedono stabilmente per tutto l'anno circa 30 famiglie;
7. Il progetto è dettagliato sui collegamenti con la città ma per il resto definisce solo le stazioni intermedie senza preoccuparsi di cosa ci si troverà una volta arrivate e degli impatti urbanistici su Sardagna.

Opportunità offerte dal Progetto:

1. Dal momento che l'impianto sorgerà quasi interamente sul territorio della Circoscrizione di Sardagna vanno individuate le adeguate compensazioni andando ad indirizzare una o più delle seguenti tematiche ambientali e urbanistiche:
 - 1.a. recupero definitivo ex cava Italcementi
 - 1.b. interrimento/riduzione del numero di elettrodotti che circondano il paese di Sardagna
 - 1.c. realizzazione di un parcheggio interrato
 - 1.d. riqualificazione dell'area ex Tecnolegno
 - 1.e. ripensamento della zona funivia e riqualificazione dell'ex Panorama
2. La realizzazione di un impianto funzionante e funzionale alle esigenze di diverse fasce di popolazioni può rendere Sardagna maggiormente appetibile come zona residenziale facilmente accessibile senza l'utilizzo delle vetture private. In tal senso si potrebbe ipotizzare una riqualificazione dell'area ex Tecnolegno a zona residenziale per studenti e/o anziani soli coinvolgendo nell'iniziativa gli imprenditori proprietari dell'area;
3. Contestualmente il collegamento con la montagna a monte e la città a valle possono favorire l'aumento dell'attrattività turistica di Sardagna, valorizzandone il patrimonio storico del territorio, l'accesso ai percorsi culturali/naturalistici che verranno creati con il progetto "nuova cartellonistica" e favorendo la nascita di nuove attività commerciali;
4. La realizzazione di un impianto funzionante e funzionale alle esigenze di diverse fasce di popolazioni e il collegamento con la montagna possono rendere il servizio completamente fruibile da parte della popolazione locale con conseguente riduzione drastica dell'utilizzo delle vetture private;
5. La collocazione della stazione a Vaneze consentirebbe la riqualificazione della zona limitrofa alla chiesetta di Vaneze;
6. Una possibile maggior attenzione alla viabilità forestale, in quanto necessaria all'accesso al tracciato tra Sardagna e Vason.

Rischi del Progetto:

1. La non contemporanea realizzazione dei due tratti di impianto apre il rischio concreto di una modifica importante dell'assetto urbanistico del paese senza garanzie reali che venga completato l'intero progetto;
2. L'attuale zona di arrivo della funivia Trento-Sardagna - ove il Comune negli anni ha investito per la sua riqualificazione (realizzazione della terrazza panoramica, sistemazione della strada e realizzazione marciapiede per raggiungere la zona), così come i privati - rischia di essere "dimenticata" e di diventare un non luogo, se non si prevede un adeguato percorso di connessione con la nuova stazione;
3. Non è chiaro quale sia la strategia di coesistenza fra il nuovo impianto e i sette elettrodotti attualmente esistenti. Chiarito che il nuovo impianto non potrà sorvolare gli elettrodotti, il mancato interrimento (che non deve essere necessariamente previsto e realizzato sul

territorio circoscrizionale di Sardegna, ma anche in altre zone) o la mancata drastica riduzione degli stessi a favore di una strategia di innalzamento degli attuali elettrodotti comporterebbe un impatto ambientale enorme, unito alla presenza dei nuovi piloni e del disboscamento necessario alla realizzazione del secondo tratto;

4. *L'impatto architettonico della nuova stazione e del deposito sul paesaggio con il rischio di creare la classica "cattedrale nel deserto" per cui la progettazione delle strutture dovrà tenere necessariamente conto della conformazione del territorio e della possibilità di realizzazione interrata. Andranno valutati inoltre anche agli aspetti di impatto acustico della stazione verso il paese di Sardegna;*
5. *La realizzazione del primo tratto dell'impianto è prevista nel triennio 2025-2027 con il rischio di non avere un servizio adeguato se nel frattempo non verrà rinnovato e confermato il funzionamento in parallelo dell'attuale impianto (scadenza 2024);*
6. *Vista la contingenza economica attuale il rischio è che la già dubbia sostenibilità economica del progetto si trasformi in un "buco nero" pagato da tutti i contribuenti con conseguenti necessarie limitazioni all'erogazione del servizio";*

sentiti gli interventi delle consigliere e dei consiglieri circoscrizionali i quali propongono di apportare alcune modifiche correttive;

atteso che la Presidente ed il Consigliere proponente, sentiti gli interventi in aula, acconsentono all'emendamento del documento proposto aderendo a quanto emerso dalla discussione in seno al Consiglio;

giudicati condivisibili i contenuti esposti dalla Presidente e ritenuto quindi di porre in votazione l'interrogazione ai sensi dell'articolo 27 comma 2 lettera e) del Regolamento del Decentramento;

rilevato che, ai sensi dell'art. 53 comma 1 lettera c) del Regolamento del decentramento, sulla presente proposta di deliberazione la Segretaria circoscrizionale sostituita ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, unito alla presente deliberazione;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive modifiche;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 09.03.2022 n. 30;
- la deliberazione del Consiglio comunale 23.12.2021 n. 199, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2022-2024 e successive variazioni;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Regolamento del decentramento approvato con deliberazione consiliare 11.03.2015 n. 41 e modificato con deliberazione consiliare 29.07.2020 n. 120;

constatato e proclamato da parte del Presidente, con l'assistenza degli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tali risultati il Consiglio circoscrizionale

delibera

per quanto espresso in premessa, ai sensi dell'articolo 27 comma 2 lettera e) del Regolamento del Decentramento, di interrogare il Sindaco e la Giunta comunale chiedendo risposta scritta con relazione e risposte riportate in un Consiglio Circoscrizionale dedicato alle seguenti domande:

1. in base a quali elementi è stata effettuata la scelta di localizzare la nuova stazione di Sardegna nella zona presentata per la richiesta di finanziamento e in base a quali considerazioni sono state scartate le prime proposte (presentate alla Commissione Territorio Ambiente in data 28.07.2022) elaborate da Trentino Sviluppo;
2. se e come il Comune intenda garantire alla popolazione che lo spostamento della stazione di Sardegna dall'attuale zona ad una nuova zona urbanistica sia effettivamente propedeutico al completamento del secondo tratto della funivia del Monte Bondone;
3. come il Comune, qualora venisse confermato lo spostamento della stazione di Sardegna dall'attuale zona ad una nuova zona urbanistica, intenda riqualificare l'attuale zona della stazione di arrivo;

4. considerato che:
 - il territorio di Sardagna ha più volte richiesto l'interramento e/o la razionalizzazione degli elettrodotti che attualmente circondano l'abitato;
 - tale mitigazione non necessariamente debba essere progettata e realizzata sul territorio circoscrizionale, ma occorre che venga valutata la possibilità che ciò sia previsto anche in altre zone del Comune;si chiede al Comune di Trento come intenda procedere e se queste opere verranno finanziate con i fondi ministeriali assegnati al progetto e di conseguenza realizzati nel primo lotto;
5. in quale modo l'area ex Cava Italcementi sarà coinvolta nel progetto e quali sono gli interventi che si intende attuare per il recupero ambientale di quest'area e se tali interventi saranno finanziati con i fondi ministeriali assegnati al progetto e di conseguenza realizzati nel primo lotto – anche alla luce della pubblicazione del bando europeo per la circonvallazione ferroviaria di Trento in Gazzetta Ufficiale Ue da parte di Rfi, comunicato stampa Rfi del 23 settembre 2022 (si veda anche il riferimento nostra Delibera n. 1 del 19.01.2022, inserita nei Quaderni del Dibattito pubblico della medesima opera);
6. quali saranno gli interventi urbanistici e opere accessorie che verranno messe in atto al fine di collegare adeguatamente la nuova stazione al resto del paese, fornire gli adeguati spazi di sosta a favore sia degli abitanti che dei turisti e realizzare il collegamento con l'attuale area della terrazza panoramica. Inoltre, si chiede se tali interventi verranno finanziati con i fondi ministeriali assegnati al progetto e di conseguenza realizzati nel primo lotto;
7. se, quale forma compensativa al fine di favorire lo sviluppo residenziale di Sardagna, si intenda procedere alla riconversione dell'area ex Tecnolegno destinandola a zona residenziale;

Se, vista la difficile congiuntura economica attuale, sia ancora possibile e plausibile ridimensionare l'obiettivo del progetto e di conseguenza rivalutare anche la collocazione della stazione a monte di Sardagna.

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

LA SEGRETARIA CIRCOSCRIZIONALE
f.to Coser

LA PRESIDENTE
f.to Degasperi G.

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione appello nominale;
- parere in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

_____ CIRCOSCRIZIONE N. 4 - SARDAGNA _____

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: INTERROGAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 27 COMMA 2 LETTERA E) DEL
REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO, AVENTE AD OGGETTO: FUNIVIA DEL
BONDONE.

Votazione appello nominale

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 8

Favorevoli: n. 8 (Berloff, Cadonna, Degasperi G., Degasperi M., Depedri, Rampanelli, Rigotti,
Tonidandel)

Contrari: n. 0

Astenuti: n. 0

Non votanti: n. 0

Trento, addì 18.10.2022

la Segretaria circoscrizionale
Alessandra Coser
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

CIRCOSCRIZIONE N. 4 - SARDAGNA

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: INTERROGAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 27 COMMA 2 LETTERA E) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO, AVENTE AD OGGETTO: FUNIVIA DEL BONDONE.

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. c), del Regolamento del Decentramento, parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, senza osservazioni.

Trento, 18.10.2022

la Segretaria circoscrizionale
Alessandra Coser
(firmato elettronicamente)