

Bondone, tutti i vantaggi della futura funivia

Maestranzi: «Costi di gestione di 2 milioni, ma si risparmia 1 milione di trasporti»
«Oltre alla ricaduta ambientale, l'effetto sulle presenze turistiche: 30% in più»

di Sandra Mattei

► TRENTO

«Ci si interroga sempre sui costi della funivia, sostenendo che la spesa è eccessiva, ma non si valuta bene l'attrattiva che un'opera di questo tipo può rappresentare non solo per la città, ma per tutta la provincia. Perché un investimento del genere può portare utili notevoli, come hanno dimostrato opere realizzate di recente a Malcesine, Aosta, Bolzano». Il consigliere comunale delegato per il Bondone **Dario Maestranzi**, è convinto più che mai della bontà di un'opera come la funivia tra Trento e il Bondone ed annuncia che in tempi molto brevi, business plan alla mano, che Trentino Sviluppo consegnerà alla giunta, ci sarà finalmente da discutere in base a dati precisi.

«In più - afferma Maestranzi - lo studio è completato dalle ricadute che l'opera avrà sulla città, che ha analizzato il Dipartimento di Economia dell'Università di Trento. Un esempio: se Trento negli ultimi anni ha fatto il salto di qualità, arrivando ad 1 milione di presenze turistiche, immaginiamo che la funivia trattenga un giorno in più anche solo il 10 per cento, sarebbero 100 mila persone che pernottano con una spesa media di 70 euro e perciò sono subito 7 milioni di entrate in più. Detto questo, aggiungo che non si considerano a sufficienza gli effetti positivi per l'ambiente. Come si è sottolineato nel dibattito alla Camera di commercio, si risparmia la spesa di 1 milione di euro di trasporto pubblico e skibus, trovandosi in pochi minuti a 1500 metri con aria salubre ed emozioni assicurate».

Chiediamo al consigliere Maestranzi di tornare ai costi: ci può anticipare quali sono quelli di gestione e quanto dovrebbe costare l'opera? «Da quando si parla di funivia, e sono passati 90 anni, c'è da tenere presente che la tecnologia è migliorata, come quella per la tenuta al vento, perciò i costi sono minori. Posso anticipare i calcoli fatti in base all'esperienza di funivie analoghe, ma questi vanno valutati in base a parametri come i giorni e l'ora-



Il consigliere Dario Maestranzi annuncia i costi della funivia del Bondone

rio d'apertura della funivia, le tariffe, i possibili passaggi al giorno. Se la funivia fosse aperta 365 giorni l'anno, dalle 7 alle 20, i costi sarebbero di 2 milioni di euro. A questi si può arrivare aumentando la tassa di soggiorno di 50 centesimi, come hanno fatto a Bolzano, dando così la possibilità di usufruire di un'opera panoramica sia ai turisti che alla cittadinanza. Senza contare che i turisti sono disposti a spendere tra i 16 e i 29 euro, come sono rispettivamente le tariffe di

Bolzano e Innsbruck. È chiaro che per i trentini si farebbero tariffe per residenti, più convenienti».

Riassumendo: le ricadute sulla città sarebbero di tre tipi. «Sociale, - continua Maestranzi - perché arrivare in quota con la funivia sarebbe la seconda se non la prima attrazione di Trento, un'opportunità per godere di un parco naturale accessibile alla comunità. Secondo, ricadute ambientali: chiudere la strada farebbe risparmiare 7,5 milioni di chilometri

di trasporto su gomma l'anno. Terzo, l'aspetto che si dimentica: la ricaduta economica che genera indotto, perché sulla base delle valutazioni degli operatori ci potrebbero essere il 25% di arrivi e il 30% di presenze in più. Non solo, potrebbero esserci 200 - 300 posti di lavoro in più. Capisco che sono dati da prendere con le pinze, ma fossero solo un 10% di presenze in più, sarebbe comunque positivo». La conclusione, riguardo i tempi: «A giorni la giunta comunale potrà entrare nel merito di queste valutazioni e così anche i privati potranno ragionare su dati concreti, perché altrimenti come possono farsi avanti? Ed assicuro che di interessati ce ne sono». A questo proposito interviene anche **Fulvio Rigotti, vice presidente di Trentino Sviluppo**: «Un investimento come quello di 30 milioni, cifra ipotizzata per la realizzazione della funivia, in Trentino si è fatto ogni anno. Pensiamo a collegamenti come Molveno Pradel, Col Dei Rossi Buffaure, Tonale Presena. Si tratta di opere che stanno dando utili molto buoni, quindi non si vede perché questi investimenti non possano essere appetibili anche per Trento ed il Bondone».