

Capoluogo | La mobilità

Funicolare, Trento-Povo in 6 minuti

Pronto lo studio preliminare del nuovo sistema: si prevedono 130 corse al giorno, dalle 7 alle 20. Il risparmio di gestione sarà di 440.000 euro. Costo: da 27 a 31 milioni a seconda della tecnologia

TRENTO I numeri parlano chiaro: salire dalla città alla collina est con la funicolare (o con il minimetro) farebbe risparmiare dieci minuti a studenti e cittadini che oggi si muovono in autobus, garantendo anche il doppio di corse rispetto a quelle attuali. E permetterebbe allo stesso tempo un risparmio di gestione di circa 440.000 euro all'anno.

Le prospettive dell'atteso «collegamento meccanico in sede propria Trento-Povo» — con tanto di grafici e tabelle — sono contenute nello studio preliminare elaborato dal dipartimento infrastrutture e mobilità della Provincia. Che approfondisce tutti gli aspetti di un progetto che in città fa discutere da almeno dieci anni (era il 2005 quando l'urbanista Willy Husler presentò le linee del «Povo express»). E che, in termini economici, avrà bisogno di un sostegno finanziario compreso tra i 27 e i 31 milioni a seconda della tecnologia scelta.

Il documento firmato dai tecnici di Piazza Dante parte dallo stato attuale del trasporto pubblico verso la collina est del capoluogo. E ne analizza

offerta e nodi aperti, con lo sguardo puntato soprattutto sulla linea 5, da sempre sotto la lente per problemi di sovrappollamento. Anche in questo caso sono le cifre a delineare il quadro: il 21 novembre 2013 (giorno considerato «rappresentativo di punta invernale») a utilizzare la linea 5 sono stati 3.691 utenti (il 51% studenti), 2.160 dei quali in direzione Po-

vo e i rimanenti diretti in città. Con un elemento in più da considerare: secondo le interviste effettuate negli anni, due utenti su tre non obliterano il biglietto nel caso di mezzi sovrappollati. In crescita anche i cittadini che si spostano con la ferrovia della Valsugana, mentre sono circa 7.100 i veicoli che percorrono via Mesiano in direzione Povo (il 2,4% sono

mezzi pesanti).

Da qui parte la visione futura, che guarda verso un trasporto alternativo. Con stime che promuovono la funicolare. Se infatti in autobus dalla stazione dei treni a Mesiano servono in media 12 minuti (16 per arrivare fino a Povo), con un sistema di trasporto su rotaia in partenza da piazza Venezia i minuti scenderebbero

a 4 per Mesiano e 6 per Povo. E salirebbero le corse: la linea 5 oggi offre 54 corse dalle 5.40 alle 23.20, con passaggi ogni venti minuti. La funicolare, invece, ne garantirebbe 130, con una frequenza di sei minuti e un servizio attivo dalle 7 alle 20. Un servizio rafforzato che, secondo le proiezioni della Provincia, potrebbe convincere molti pendolari a lasciare a

casa la macchina per muoversi su rotaia (con un aumento degli utenti del 20%), portando i passaggi totali della funicolare a 950.000 all'anno.

Ma non tutti gli aspetti sono chiari. Da valutare, infatti, c'è ancora la tecnologia. Con due alternative sul piatto. La prima è legata al trasporto su rotaia (la funicolare, appunto), con una velocità massima di 14 metri al secondo e una portata massima di 1.300 persone all'ora. La seconda è rappresentata dal minimetro, su gomma, con stessa velocità e stessa portata. Ma con caratteristiche diverse: più silenzioso della funicolare, ma più costoso.

E in anni di ristrettezze economiche, l'analisi dei costi è tutt'altro che secondaria. A partire da quelli di gestione, che per quanto riguarda il sistema di collegamento alternativo raggiungono quota 840.280 euro all'anno (il costo complessivo per la linea 5 è di circa 1,2 milioni all'anno). A fare la parte del leone è la voce relativa al personale, con quasi 353.000 euro, ma a pesare è anche la manutenzione ordinaria (204.400 euro) e il consumo di energia (130.000 euro). Il risparmio rispetto al sistema attuale, stando ai calcoli di Piazza Dante, è di 440.000 euro: una cifra che comprende in particolare le corse ridotte grazie al nuovo sistema (31 in meno) e la diminuzione di chilometri da percorrere (116.436 all'anno). Mentre sul fronte degli incassi, il totale guadagnato da biglietti e abbonamenti sfiora i 470.000 euro all'anno, con un tasso di copertura dei costi di gestione dello 0,56.

L'ultimo aspetto considerato dallo studio preliminare dei tecnici provinciali è il costo di costruzione. Non un fattore secondario, in effetti, vista l'entità dell'importo necessario per realizzare l'intero collegamento. Le tabelle, anche qui, sono differenziate a seconda della tecnologia (i costi sono calcolati «nell'ipotesi che l'intervento venga realizzato da Trentino Trasporti e con un gruppo di progettazione e direzione lavori in buona parte interno»). Per quanto riguarda la funicolare, l'importo da mettere in conto sarebbe di 27,5 milioni, 25 dei quali per lavori e 1,5 per espropri (un altro milione servirà per progetti e direzione lavori). Se invece la scelta cadesse sul minimetro, il costo sarebbe un po' più alto: si parla infatti di 31 milioni, 28,5 dei quali per i lavori e il resto per espropri e progetti.

Marika Giovannini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il collegamento ai raggi X

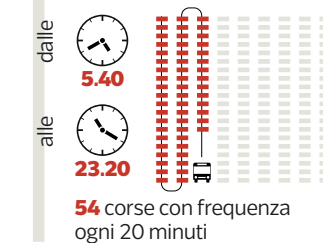
Tempi di percorrenza linea 5 autobus



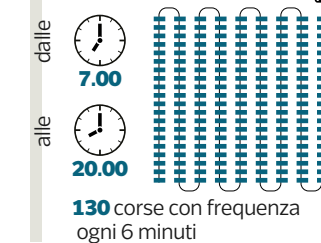
Tempi di percorrenza funicolare



Frequenze linea 5 orario feriale



Frequenze funicolare orario feriale



Totale costo di gestione linea 5
1.200.000 euro all'anno

Risparmio
440.000 euro all'anno

Costi di costruzione: **da 27 a 31 milioni** a seconda della tecnologia

Totale costo di gestione funicolare
840.280 euro all'anno

Portata massima della funicolare
1.300 persone all'ora

Passaggi totali funicolare
950.000 all'anno

centimetri

