

BONDONE

Partenza da piazzale Sanseverino, e stazioni a Sardagna in via alla Césa Vècia tra le case e il cimitero, a Vaneze e Vason. Trenta milioni di costo e 15 di opere accessorie

L'Agenda strategica 2035 presentata in Consiglio rende più vicina la realizzazione del grande impianto. Fulvio Rigotti: «Avrebbe un effetto moltiplicatore di investimenti»

# Trento-Vason su fune in venti minuti

## Telecabina da 10 posti e 2.500 persone/ora. Cinque anni per realizzarla

Sarebbe una telecabina ad ammortamento automatico, con stazioni intermedie a Sardagna e Vaneze e cabine da 10 posti, in grado di trasportare in venti minuti fino a 2.500 persone ogni ora da Trento a Vason. Costo: 30 milioni di euro, più una quindicina per le opere accessorie. E secondo lo studio di fattibilità predisposto da Trentino Sviluppo (holding di partecipazioni controllata dalla Provincia) piazzale Sanseverino o il Briamasco sarebbero il sito ideale dove collocare la stazione di partenza.

Il Masterplan «Agenda strategica 2035» per il Monte Bondone ha analizzato pro e contro. Ma non vi è dubbio che, rispetto al passato, le chance di realizzazione sono ora più solide. Lo sono soprattutto perché è cambiato il contesto, da più punti di vista, nel giro di vent'anni. A spiegarlo è l'ingegner Fulvio Rigotti, vicepresidente di Trentino Sviluppo (con delega sugli impianti funiviari) nonché presidente di Trento Funivie.

**Il nuovo contesto.** «Sono cambiate le tecnologie: oggi è possibile realizzare impianti a fune che non si fermano anche se c'è un vento di 60-70 km/h» dice Rigotti. «È mutato lo scenario turistico di Trento con un aumento impressionante: dalle 400 mila presenze del 2000 alle 1.050.000 del 2016. La città è sempre più attrattiva. Ma, è tendenza generale, si riducono i tempi medi di permanenza dei turisti: l'impianto avrebbe anche la funzione di accelerare l'accesso alla montagna. E inoltre» aggiunge il manager «in 20 anni è cambiata la sensibilità ambientale. La telecabina garantirebbe più sostenibilità, riducendo l'uso dell'automobile. Abbiamo stimato un risparmio di 1,7 milioni di kg di CO<sub>2</sub> all'anno».

**Le stazioni base e in quota.** Per la stazione di partenza, sono state prese in considerazione diverse ipotesi: ex Zuffo, ex

Italcementi, ex Sit e piazzale Sanseverino/area Briamasco. Quest'ultima è ritenuta la soluzione migliore, perché «garantirebbe» spiega Rigotti «una linea retta, una angolazione migliore e un percorso meno ripido: sarebbe un impianto più semplice e meno costoso. E nel piazzale Sanseverino ci potrebbero stare due piani di parcheggio interrati per 400 posti auto». Meno ripido perché la stazione di Sardagna sarebbe spostata verso sud, tra le ultime case del paese e il cimitero in fondo a via alla Césa Vècia. In questo modo, si eviterebbe di sorvolare poi le abitazioni Sardagna. A Vaneze, la stazione è prevista nei pressi dell'auditorium, a Vason nel piazzale del Bondonero.

**Finanziamenti e tempi.**

Dario Maestranzi, consigliere delegato per il Bondone, sollecita ora la Provincia a dare mandato a Trentino Sviluppo di trovare finanziatori privati. «Ma per farlo» dice Rigotti «bisogna prima che ci sia la previsione urbanistica dell'impianto nel Prg». A Bruxelles, dove la Provincia ha bussato, è stato detto no a finanziamenti agevolati della Bei (Banca europea per gli investimenti), perché non si tratta di trasporto pubblico. Per Rigotti, è una strada da ritentare, in quanto anche oltre Sardagna, per il tratto fino a Vaneze, si può parlare di «trasporto pubblico», essendo solo il tratto verso Vason l'unico a supporto di attività ludico-sportive. «In ogni caso» aggiunge Rigotti «abbiamo previsto per i cittadini e gli studenti di Trento l'utilizzo a costi del trasporto pubblico, come il bus. Così, anche per gli studenti dell'Università, il Bondone sarà il parco della città». Tempi di realizzazione? «4,5-5 anni, una volta che c'è la via libera» risponde Rigotti. Il modello è quello del Renon: primo anno 200 mila passaggi, al decimo anno un milione. Con un effetto moltiplicatore di attività e investimenti in quota. Do. S.



L'attuale impianto funiviario che collega Trento a Sardagna. A destra, l'ipotesi della nuova stazione



## BONDONE. Per il Comune meglio la stazione di partenza all'ex Sit. Il nodo è il finanziamento

### Impianto: decisione in settembre e dubbi su piazzale Sanseverino

Nello studio di fattibilità di Trentino Sviluppo si considera che i costi di esercizio (personale, energia, manutenzioni) delle telecabine Trento-Vason sarebbero ampiamente coperti dai ricavi, cioè dagli incassi sui passaggi. E per gli ammortamenti dell'investimento (30 milioni, più 15 per le opere accessorie) che si fa conto su contributi/finanziamenti europei, della Provincia e di investitori privati.

«Nell'analisi economica» dice Fulvio Rigotti «va tenuto conto, da un lato, dei risparmi indotti: i costi dell'attuale funivia di Sardagna, che ha un deficit di 500 mila euro all'anno, del servizio ski-bus e delle corriere; dall'altro, dell'indotto turistico. Lo quantifichiamo in un più 25%, vale a dire

tra i 10 e i 17 milioni all'anno per il settore ricettivo. L'effetto sarebbe di allungare la stagione e rilanciare altre attività, ad esempio il giardino botanico del Muse alle Viote, collegate alla stazione di arrivo di Vason da un bus-navetta elettrico».

La parola passa ora al Consiglio comunale. «Non è tanto una questione di Prg» spiega il vicesindaco e assessore all'urbanistica Paolo Biasoli «perché basta una variante per opere pubbliche per inserire l'opera nel Piano. Il problema è capire bene dove si parte e dove si arriva e, soprattutto, che ci mette i soldi. Perché la posizione dell'Amministrazione comunale è nota: da Sardagna in su, servono investimenti privati o di altri soggetti, il

Comune non ci può mettere un euro. Nel Masterplan ci sono i pro e i contro che in settembre daranno modo al Consiglio comunale di esprimersi: se ci sarà il via libera, poi si potrà partire trovando la soluzione più adatta».

La stazione di partenza collocata al piazzale Sanseverino solleva più di un dubbio a Palazzo Thun, che l'ha sempre pensata all'area ex Sit, nell'ambito dell'ipotizzato centro intermodale del Nordus, il progetto metropolitano della Trento-Malé. Perché un conto è far arrivare i turisti dalla stazione centrale all'ex Sit, magari con un *tapis roulant*, un conto è chiedere loro di arrivare in piazzale Sanseverino per salire poi sulla telecabina. Do. S.