

## Capoluogo | e infrastrutture

# Funivia Bondone, ecco lo studio Utile fino a 3,8 milioni di euro e 7 milioni di km di auto in meno

Andata e ritorno costerebbe 17 euro. Previsti 200-300 posti di lavoro

**TRENTO** Funivia Trento-Bondone: una partita da 45 milioni di euro di investimento, che potrebbe fruttare ricavi fino a 3 milioni e 800 mila euro all'anno e un margine operativo di quasi 2 milioni e mezzo di euro solo il primo anno. Il piano di fattibilità presentato ieri sera in commissione urbanistica ha indicato dei numeri che non possono lasciare indifferenti. Lo studio, effettuato sotto la guida dell'ingegnere Fulvio Rigotti e Gianni Baldessari, ha concentrato la sua ricerca sulla sostenibilità economica dei costi di esercizio e sulla profondità dell'impatto sociale di un impianto di questo tipo. Una lunghezza di 5.880 metri, quattro stazioni (Trento, con partenza da piazzale Sanseverino, Sardinia, Vaneze, Vason) per tre tronchi di percorrenza (Trento-Sardinia, Sardinia-Vaneze, Vaneze-Vason) e un tempo totale da di 20 minuti, calcolando una velocità di 6 m/s.

## I numeri

Da piazzale Sanseverino al Vason in 20 minuti. In 4 anni stimati flussi fino a 640 mila utenti

## Lavoro e prezzi

Questi i dati della funivia, con cabine da 10 posti accessibili anche a passeggeri e persone con disabilità, che dovrebbe essere in grado di portare in quota fino a 1500 persone all'ora grazie al lavoro di 26 dipendenti. Presentate anche le ipotesi di prezzario: si va da 1,50 euro per la semplice andata da Trento a Sardinia (in linea con il biglietto attuale) ai 17 euro per l'intero tragitto andata e ritorno. Prezzi in linea con realtà analoghe quali gli impianti del Renon e di Innsbruck. Un occhio di attenzione ai numeri economici. Il costo preventivato del solo impianto a fune dovrebbe essere di 30 milioni di euro, ai quali si dovrebbero sommare i 15 milioni necessari per realizzare il parcheggio interrato a Sanseverino e le opere accessorie. Il progetto, così come è stato presentato, garantisce la sostenibilità economica e, anzi, dei margini operativi importanti.

## Risparmi e gestione

La funivia comporterebbe dei risparmi immediati per le casse dell'amministrazione pub-

## Il progetto

Dislivello	1.460 metri
Lunghezza	5.880 metri
Stazioni	4 (Trento, Sardinia, Vaneze, Vason)
Tronchi	3 (Trento-Sardinia, Sardinia-Vaneze, Vaneze-Vason)
Tempo di percorrenza	20 minuti
Velocità	6 m/s. servizio continuo (passaggio cabina ogni 20 secondi)
Vento	75 Km/h rispetto agli attuali 36 Km/h.
Portata	1500 persone/ora Utilizzo di una telecabina con capienza di 10 persone.
Tempi di realizzazione di cui:	5 anni 2 progetto e autorizzazioni 1 appalto 2 lavori di realizzazione e messa in servizio

## COSTO DELL'IMPIANTO FUNIVIARIO

30

## COSTI OPERE ACCESSORE

(parcheggi, gestione interferenze, inserimento architettonico delle stazioni)

15

## INVESTIMENTO COMPLESSIVO

45

## SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

(worst case)

### MARGINE OPERATIVO

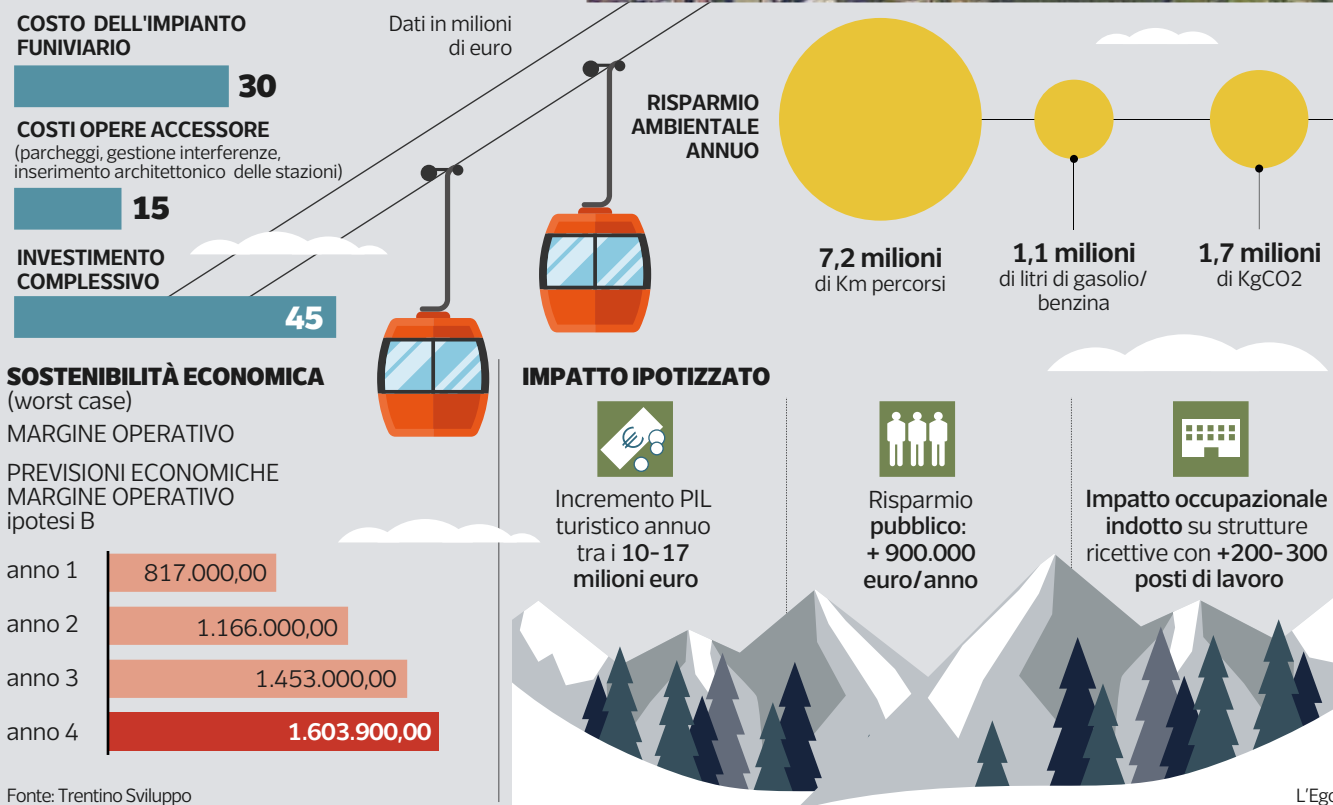
### PREVISIONI ECONOMICHE

### MARGINE OPERATIVO ipotesi B

anno 1	817.000,00
anno 2	1.166.000,00
anno 3	1.453.000,00
anno 4	1.603.900,00

Fonte: Trentino Sviluppo

Dati in milioni di euro



blica, quantificabili in circa 950 mila euro all'anno grazie alla sostituzione della tratta funiviaria Trento-Sardinia, alla riduzione parziale della linea di trasporto pubblico lo-

cale su gomma e all'eliminazione del servizio di skibus attivo nel periodo invernale. Pur considerando i costi di gestione — previsti per un milione e 960 mila euro per manuten-

zione ordinaria e straordinaria, oneri assicurativi e di sorveglianza diritti verso terzi, personale e energia elettrica — il margine operativo del primo anno si dovrebbe ag-

giungere tra gli 817 mila euro e gli oltre 2 milioni e 400 mila, una cifra che in capo a quattro anni dovrebbe arrivare a sfiorare i 3 milioni e 800 mila euro. Tra le molte previsioni, da non

sottovalutare sono i cosiddetti costi del «non fare». Se si scegliesse di non realizzare l'impianto di collegamento altri sarebbero i problemi e le spese da affrontare per l'amministrazione comunale. Primo fra tutti, la necessità di mettere mano alla località Vaneze per incentivarne artificialmente lo sviluppo, in assenza di flussi turistici in grado di sostenere l'economia. In secondo luogo le infrastrutture già presenti che manifestano i segni del passare del tempo. La strada non è più adeguata al transito dei moderni mezzi turistici e la maggior parte dei parcheggi che oggi vengono occupati dagli automobilisti provenienti dalla città, oltre a essere già ora insufficienti, sorgono su aree private edificabili che potrebbero quindi cambiare di destinazione molto rapidamente.

## I vantaggi

Gli effetti attesi si concentrano anche sull'aspetto ambientale, tema che in tempi di conclamata emergenza ecologica a livello mondiale non può lasciare indifferenti. La diminuzione dei flussi di traffico e l'incentivazione all'uso della mobilità sostenibile dovrebbero avere come risultato un miglioramento della qualità dell'ambiente della città così come della montagna. Vantaggi quantificabili in cifre: l'utilizzo della funivia permetterebbe il risparmio di 7,2 milioni di chilometri percorsi da autovettura private, garantendo un risparmio di circa 1,1 milioni di litri di carburante (gasolio e benzina) che si tradurrebbero 1,7 milioni di chilogrammi di anidride carbonica prodotti in un anno. Importati i flussi di fruizione stimati, tra i 334 mila e 445 mila il primo anno, pronti a salire fino a quasi 640 mila in quattro anni di attività. Effetti collaterali previsti anche in ambito turistico e di occupazione, che ad oggi presentano un ampio margine di miglioramento: il tasso medio di occupazione delle stanze degli alberghi del monte Bondone nel periodo estivo è circa del 50%. L'incremento dei flussi turistici non solo porterà un previsto miglioramento dell'offerta commerciale in vetta, ma anche tra le 200 e le 300 unità lavorative in più e il recupero e la valorizzazione del patrimonio immobiliare già presente nelle località toccate dal progetto.

Chiara Marsilli  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Niente stazione a Candriai, Biasioli chiede lumi

I tecnici la bocchiano: «Si perderebbero 5 minuti. Sardinia spostata? Inevitabile»

**TRENTO** Trento compiutamente città alpina, non solo per contesto geografico ma per reale collegamento con il contesto orografico che la circonda. Costi di fattibilità di molto inferiori ad alcune previsioni — alcuni anni fa si parlava di 70 milioni di costi complessivi — e la concreta possibilità di creare un sistema pubblico-privato in grado di soddisfare da una parte le esigenze di trasporto della cittadinanza con una sorta di «metropolitana aerea»; dall'altra di generare indotto diretto e indiretto grazie ai biglietti e all'incremento del turismo a breve e media tratta. La possibilità

che si realizzi il progetto della funivia Trento-Bondone, con partenza al parcheggio di Sanseverino e arrivo al Vason, da ieri sono un po' più vicine grazie allo studio di fattibilità presentato in commissione urbanistica. Un progetto che è stato accolto in modo complessivamente favorevole, soprattutto in virtù dei numeri presentati, ma che per alcuni aspetti continua a non convincere alcuni consiglieri ed esponenti politici comunali. Critico il consigliere Andrea Merler riguardo il nuovo tracciato, che sposterebbe l'arrivo dall'hotel Panorama direttamente al paese di Sar-

dagna. Impossibile pensare diversamente, hanno risposto i tecnici: il mantenimento dell'attuale stazione di arrivo impedirebbe la continuità di trasporto via cavo fino alla cima del monte Bondone, vanificando di fatto l'identità del progetto che vuole proporsi come mobilità alternativa in grado di servire i cittadini — e quindi gli abitanti di Sardinia stessi — portandoli in quota grazie a un unico mezzo di trasporto, rapido ed efficace. Inoltre, è stato sottolineato, una stazione presso l'hotel penalizzerebbe a causa del flusso di persone costantemente in transito attorno alla



## Confronto

La commissione comunale ieri riunita per la presentazione dello studio di fattibilità (Rensi)

struttura.

Altro argomento caldo l'esclusione dal tracciato di ulteriori fermate intermedie quali per esempio Candriai, come segnalato dal consiglier-

re Paolo Biasioli. Anche in questo caso, un'ipotesi scartata dai responsabili dello studio di fattibilità. La stazione di Candriai, pur utile per collegare la parte ovest del mon-

te Bondone, allungherebbe il tempo di percorrenza di circa 5 minuti, vanificando il risparmio di tempo previsto sul trasporto via automobile. Inoltre la variazione di progetto farebbe aumentare di molto i costi. Per comprendere altre fermate bisognerebbe infatti prendere in considerazione tecnologie di trasporto a fune più moderne ed efficienti, ma anche molto più costose. Amara la conclusione di Alberto Pedrotti, presidente della circoscrizione di Sardinia: «Il trasporto sul paese è un problema presente da sempre. Provo vergogna nel vedere che Trento, all'avanguardia in tanti altri argomenti, su questo tema sia così indietro. Vi prego di prendere posizione, in un senso o nell'altro, in tempi rapidi».

Ch. M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA