

COLLEGAMENTO

Prese in esame tre ipotesi
Scartata la telecabina
per i maggiori costi

Zambana-Fai, funivia da 24,6 milioni

*Pronto lo studio di fattibilità
Project financing in vista*

MARIANO MARINOLLI

ZAMBANA VECCHIA - La funivia tra Zambana Vecchia e Fai della Paganella, dismessa dopo la frana del 1956 che distrusse il paese, sta per rinascere. Ma servono 24 milioni di euro.

Queste sembrano essere le intenzioni dei quattro enti che hanno finanziato il progetto di fattibilità redatto dall'ingegner Corrado Rossi di Trento e dal suo collega Andrea Gobber di Transacqua, con quattro quote paritetiche: Comune di Terre d'Adige, Comune di Fai, Comunità Paganella e la società di impianti a fune Paganella 2001.

Nel 2018 Renato Tasin, allora sindaco di Zambana e oggi primo cittadino di Terre d'Adige dopo la fusione con Nave San Rocco, fu incaricato dagli altri tre firmatari della concezione di predisporre un piano di fattibilità che è già stato illustrato nella conferenza dei sindaci della Piana rotaliana, ottenendo ampi consensi. Il principale motivo di compiacimento da parte dei sindaci della Piana è riconducibile al recente ingresso della Rotaliana nell'ambito turistico della Paganella. Pertanto si tratta di un valore aggiunto all'immagine turistica per la Rotaliana stessa, ma anche per l'intera provincia. La spesa, come detto, si aggira sui 24 milioni di euro e per la realizzazione dell'impianto a fune servirà dar vita ad un project financing pubblico-privato.

Lo studio, prima di tutto, considera tre ipotesi: collegamento diretto con passo Santel, da dove parte la seggiovia per salire in Paganella; collegamento al Santel con una stazione intermedia in località Ori; collegamento al Santel con una stazione intermedia in località Capannina. Queste due ipotesi sono state, però, già scartate per i costi eccessivi e per l'impossibilità di realizzarle sulla base dei vincoli urbanistici.

Il progetto include poi uno studio comparativo tra funivia e telecabina, impianto che si pensava di realizzare inizial-

mente. Ebbene: la funivia è più conveniente della telecabina, anche come costi di esercizio. Infatti, la funivia costa 18,1 milioni di euro, a cui vanno aggiunti i costi dei parcheggi (2,7 milioni), spese tecniche, oneri fiscali e per la sicurezza oltre all'iva, per un totale di 24,6 milioni di euro; la telecabina, invece, costerebbe 21,6 milioni di euro, ai quali vanno sommate le stesse spese accessorie e iva, per un totale di 28,6 milioni di euro. L'orientamento è per la funivia, mezzo molto più veloce e meno impattante sull'ambiente.

Nelle prossime settimane saranno convocate delle assemblee pubbliche per raccogliere il parere degli abitanti, sia a Terre d'Adige, sia a Fai. «E' chiaro - evidenzia il sindaco Tasin - che questo progetto rispecchia pienamente le intenzioni di sostenibilità scaturite dal Paganella Future Lab, soprattutto per via della mobilità: i pendolari risparmierebbero 38 chilometri di strada (andata e ritorno da Fai a Zambana, ndr), decongestionando pure il traffico dell'altopiano nei fine settimana, consentendo agli sciatori locali di fare a meno di usare il proprio mezzo». Tasin fa riferimento ai soli cinque minuti di tempo dal parcheggio della funivia al casello autostradale di Trento Nord e al servizio di bus navetta per collegare Zambana Vecchia con Mezzolombardo, con la stazione della Trento-Marilleva e con la stazione ferroviaria di Mezzocorona.

Sarebbe poi un'opportunità per valorizzare il territorio che il Comune di Terre d'Adige possiede sulle pendici della Paganella: 25 ettari di area sciabile e 370 ettari di zona boschiva. «Ritengo che questo sia un vantaggio da non sottovalutare non solo per la salvaguardia ambientale, ma per contribuire a quel turismo sostenibile che si prospetta per il futuro - sostiene ancora Tasin - oltre ad essere un comodo mezzo di trasporto pubblico per studenti e lavoratori che ogni giorno dalla Paganella scendono nella Piana rotaliana».



La stazione di valle e, a fianco, come risulterà la zona del Santel

I DETTAGLI DEL PROGETTO

ZAMBANA VECCHIA - La stazione a valle (a quota 202 metri slm) sarà a Zambana Vecchia, (sul terreno subito a destra dopo il ponte Arcobaleno, con un piazzale per **430 posti auto** e una decina di stalli per gli autobus; **2.841 metri** è la lunghezza dell'impianto con arrivo al passo Santel (a fianco della partenza della seggiovia La Rocca), dopo un dislivello di **839 metri**. La pendenza media è del **31,7%** e le funi saranno sorrette da cinque piloni; ogni vettura potrà trasportare fino a **100 passeggeri**. La durata della risalita è di **6 minuti e 40 secondi** con una portata oraria di **900 passeggeri**. Per quanto concerne le previsioni annue del numero di passeggeri e di incasso, nello studio di fattibilità si stimano, tra andata e ritorno, **56.144 sciatori** e **5.000 pedoni** in inverno, e circa 22.000 passaggi tra pedoni e bikers in estate, per un incasso complessivo di **938.000 euro**. In percentuale la stima rivela che il **68%** degli incassi avvengono in inverno. Per i costi di esercizio del primo anno, invece, si prevedono **826.077 euro** di spesa per il personale, acquisto di energia elettrica, costi variabili per manutenzioni, costi di gestione, oneri assicurativi e di sorveglianza, canoni di affitto e accantonamenti. In definitiva la gestione, al netto degli ammortamenti ed oneri finanziari, risulterebbe positiva.

M.M.

