

## FUNIVIA

L'assessore Failoni difende la bontà del progetto e la sua sostenibilità



## Caccia ai privati, dai costruttori di funivie alle finanziarie trentine

«Il progetto non è bluff. Ed è un progetto unico, nessun spezzettamento. Ci sarà un solo bando per la funivia Trento-Vason» dice l'assessore **Roberto Failoni** (a sinistra, *nella foto*, con **Mattia Gottardi** «e circa 35 milioni saranno dello Stato, non della Provincia. Potremo utilizzare le risorse risparmiate per altri investimenti sulla città di Trento». «Lo scopo condiviso» aggiunge l'assessore agli

enti locali e ai trasporti, **Mattia Gottardi** «è far decollare un'opera attesa, che può dare un valore aggiunto decisivo a Trento per la mobilità sostenibile». Quali saranno gli investitori privati che realisticamente potranno essere della partita con la finanza di progetto? Si fa il nome del tycoon austriaco **Benko**, delle società che realizzano funivia (**Leitner** o **Doppelmayr**)... Ci sono già stati contatti?

«Ci sono società finanziarie importanti che operano a Trento (come **Isa** e **La Finanziaria Trentina**, ndr) risponde l'assessore Failoni «e ci sono imprese che tanto hanno dato alla città, ma anche che tanto hanno ricevuto. Doppelmayr e Leitner possono avere un interesse diretto. Ma qui, per questo progetto, deve uscire l'orgoglio delle imprese trentine».

## Trento-Bondone: «Non è un bluff»

Adesso, si fa sul serio. Correva l'anno 1927, quando **Antonio Pranzelores** dava alle stampe la "Guida di Trento colla Funivia di Sardinia-Monte Corno e il Bondone", ma solo ora il collegamento a fune dal fondovalle a Vason prende davvero corpo: progetto quasi definitivo, analisi dei flussi, dei costi e benefici e cronoprogramma. La giunta Fugatti, dopo che lunedì quella comunale aveva reso coerente la previsione dell'opera con il Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile), ha approvato ieri l'altro la richiesta di finanziamento al Mims (Ministero per le infrastrutture e la mobilità sostenibile), per agguantare quota parte dei **75 milioni** di euro che il governo ha messo a disposizione delle due Province autonome di Trento e Bolzano

Presentata al governo la richiesta dei fondi  
Investimento di 75 milioni. Lavori dal 2027

Il progetto in quattro tronchi della funivia Trento-Vason  
Sopra, Roberto Andreatta

La previsione: tre auto su 10 tolte dalla strada, 910 mila passaggi all'anno e costi di gestione per 3,2 milioni. Dall'ex Sit a Vason in 17 minuti

per il trasporto rapido di massa. Con metà dell'importo saranno coperti i costi del realizzazione del primo lotto, fra Trento e Sardinia. Ieri pomeriggio, nell'ultimo giorno utile, la documentazione è stata inviata a Roma. Entro settembre, arriverà la risposta del Mims, che si confida sarà positiva.

Per mettere nell'angolo, dopo decenni di annunci a vuoto, lo scetticismo sul progetto, veicolato soprattutto sui social, l'assessore provinciale allo sport e turismo, **Roberto Failoni**, ripete più volte: «Non è un grande bluff, come qualcuno sostiene». E a spiegare la sostenibilità del progetto, dal punto di vista tecnico, economico, trasportistico e gestionale, è il *mobility manager* della Provincia, **Roberto Andreatta**, che da dirigente del Dipartimento territorio e trasporti, ambiente, energia e cooperazione, ha posto la firma in calce alla richiesta di finanziamento.

**Un lavoro di squadra a tempi record.**

Studi di fattibilità erano già sul tavolo, ma per accedere al finanziamento era necessario redigere un'analisi trasportistica puntuale. Ci hanno lavorato, a razzo, da metà luglio, i funzionari del Dipartimento provinciale (**Enrico Franceschi**, **Giorgia Gori** e **Francesco Boccia**), il dirigente del Comune, **Giuliano Franzoi**, e **Mauro**

**Casotto** con il vicepresidente **Albert Ballardini** per Trentino Sviluppo. Il progetto è suddiviso in due lotti funzionali, per complessivi quattro tronchi. I primi due tronchi, tra area ex Sit ed ex Italcementi e tra ex Italcementi e Sardinia; i secondi, per il secondo lotto, tra Sardinia e

Vaneze e tra Vaneze e Vason. Compresi i costi di progettazione, l'investimento complessivo sfiora i **75 milioni** di euro. La domanda di finanziamento riguarda il primo lotto, Trento-Sardinia, che vale oltre **37 milioni** di euro. Il requisito per avere il contributo del Mims è che alme-

no il **35%** del costo sia coperto dal ticket, cioè dalla tariffa versata dall'utente. L'analisi trasportistica, fatta in modo prudenziale, dimostra che i flussi di traffico consentiranno una copertura del **40%**. Da qui la convinzione che l'investimento sia sostenibile e finanziabile. L'im-

pianto tra l'ex Sit e Sardinia avrà una velocità di **6 metri al secondo**: sarà percorso in poco più di **5 minuti**, mentre ce ne vorranno **17** per arrivare a Vason. Sostenibilità, spiega Andreatta, è cogliere il contesto in cui l'opera si inserisce: una Provincia in cui circa il **60%** del bilancio è fatto di spese correnti e, tra queste, circa il **5%** per i servizi di mobilità: **15 milioni** l'anno per la Trento-Malé, **19** per il servizio urbano di Trento, **49** per l'extraurbano su gomma, **8** per la Valsugana... Un centinaio di milioni l'anno: tanto pesa la mobilità pubblica sulla fiscalità della Provincia. Ecco, le spese di gestione della futura funivia Trento-Vason saranno di **3,2 milioni** l'anno: «Nella peggiore delle ipotesi» dice il *mobility manager*.

L'analisi considera i flussi in essere: i **180 mila** passeggeri annui della funivia Trento-Sardinia (mezzo milione di costi), da smantellare; i **60 mila** dei bus tra Trento e Vason; i **4 mila** che salgono con lo skibus in inverno; e l'erosione di tre auto su dieci, grazie alla funivia, del traffico privato, rappresentato oggi a Candriai (dati Pums), da circa **90 mila** passaggi/anno di pendolari e oltre **160 mila** di turisti. Sulla domanda peserà inoltre il nuovo quartiere all'ex Italcementi, con lo studentato, il parcheggio multipiano da **1.500** posti (più altri **500** di servizio). Nella sostanza, sul lato dell'offerta, la funivia comporterà la sostituzione dell'attuale impianto a fune Trento-Sardinia, la riduzione dei bus dell'extraurbano e la eliminazione dello skibus. Per servire, è la stima, **630 mila** passeggeri con il primo lotto fino a Sardinia e **910 mila** con l'impianto completo fino a Vason. La tariffa sarà di **1,5 euro** a corsa, più onerosa per chi sale occasionalmente, meno per gli abbonati (è di **1,36** per la Funivia del Renon).

**Tempi e privati in campo.**

Il cronoprogramma prevede, dopo la risposta del ministero, la manifestazione di interesse per attivare un partenariato pubblico-privato (finanza di progetto), la fase progettuale, con il coinvolgimento dei privati (la Provincia metterà sul tavolo le risorse del Mims), gli espropri e l'appalto entro il 2026 e l'avvio dei lavori nel 2027. Se tutto va bene, il primo passeggero salirà in funivia a Vason nel 2029. A riferimento, è stata presa la Funivia del Renon, un km più corta, con **1,2 milioni** di passeggeri/anno (il 50% in estate), con un grado di copertura di **1,3 milioni** su **1,8** di costi di gestione. L'analisi costi-benefici ha misurato anche i vantaggi: riduzione incidenti e di emissioni acustiche e di gas inquinanti. Benefici quantificati in circa **43 milioni** di euro, il grosso rappresentato dalla riduzione della congestione stradale. **Do. S.**

Il progetto. E per disincentivare l'utilizzo delle vetture private, saranno ridotti i parcheggi in quota  
Elettrodotti di Sardinia: saranno innalzati per far passare le funi

C'è un problema, che fino ad ora, pareva insuperabile: come scavalcare gli elettrodotti di Terna sopra Sardinia? «È un tema che abbiamo trattato con Trentino Sviluppo. Ci sono sette elettrodotti che intersecano il tracciato della funivia» risponde il dirigente provinciale, **Roberto Andreatta** «la soluzione che abbiamo indicato nel progetto presentato al ministero è quello di innalzare gli elettrodotti: per l'operazione, il costo previsto è di circa **3,5 milioni** di euro».

La sostenibilità, in termini di domanda trasportistica, assicurano in Provincia, è garantita, nel rispetto del requisito

minimo richiesto dal governo: almeno il **35%** dei costi di gestione devono essere coperti dalla tariffa. Ma è chiaro che più traffico si toglie dalla strada, meglio sarà. «Il problema» dice il *mobility manager* della Provincia «è che non si possono, codice delle strade alla mano, porre divieti di accesso al Bondone per ridurre il traffico privato». Dovrà quindi essere la capacità di attrazione del collegamento funiviario a fare la differenza. Accanto ad altre scelte, come la riduzione o eliminazione degli spazi parcheggio in quota. Ci saranno poi da definire nuove modalità di collegamento con le frazioni e con la piana delle Viote.