

## Nuova funivia, parte la caccia ai privati

*Publicato l'avviso. Senza altre attività l'impianto perde 2,6 milioni all'anno*

### Trento-Bondone

La Provincia svela i dettagli agli operatori di mercato: progetto da 32,5 milioni, gli altri 37,5 li mette lo Stato laneselli: «L'obiettivo è un monte pedonalizzato»

di **Tommaso Di Giannantonio**

**P**arte ufficialmente la caccia ai privati per la realizzazione della funivia Trento-Monte Bondone. Un'operazione da circa 32,5 milioni, gli altri 37,5 arriveranno dal ministero delle Infrastrutture. Ieri la Provincia ha pubblicato l'avviso che svela i dettagli agli operatori di mercato. Il solo esercizio dell'impianto genera una perdita di 2,6 milioni all'anno. Per i privati sarà quindi necessario investire in altre attività in grado di generare ricavi: in primis il futuro parcheggio multipiano da 1.500 posti nell'area ex Italcementi.

#### Le stime dei passeggeri

La stazione di partenza della funivia è prevista al futuro centro intermodale nell'area ex Sit, già in fase di progettazione. «La zona è quindi strategica in quanto si configura come punto di raccolta degli utenti che giungono a Trento su rotaia e tramite autocorriere», si legge nel cosiddetto «quadro esingenziale» contenuto nell'avviso a firma di Roberto Andreatta, dirigente provinciale del Dipartimento trasporti. Dal centro intermodale il primo tratto è orizzontale: si oltrepassano fiume e autostrada e si



arriva all'ex Italcementi. Qui ci sarà la prima stazione intermedia, «collegata direttamente al parcheggio multipiano tramite scale e ascensori». Poi si sale verso il Bondone: prima fermata Sardegna, seconda Vaneze e terza Vason, «centro nevralgico della skiarea del Monte Bondone». Sono stimati 1.800 passeggeri all'ora. La previsione annuale è di 910.750 passeggeri, da Trento a Vason: 17 minuti, 1.500 metri di dislivello.

#### Ricavi e costi

In base a queste proiezioni, è stato poi delineato un quadro economico annuale tarato su una tariffa di 1,5 euro. I ricavi tariffari sono stimati in 1.390.125 euro, mentre i costi di

gestione a 3.967.954 euro, compresi gli stipendi dei 18 addetti. Il solo esercizio dell'impianto comporta quindi un disavanzo di 2,6 milioni. Fra costi di realizzazione e costi di gestione, i privati devono mettere in conto un esborso di circa 130 milioni spalmati su 25 anni, ossia il periodo ipotizzato per la concessione. Questi costi sono coperti solo per 38 milioni dai ricavi tariffari. Resta fuori un deficit di 92 milioni, 3,6 milioni all'anno. È evidente quindi l'importanza delle cosiddette «opere calde» per gli eventuali investitori: dalla gestione del maxi parcheggio alla realizzazione di eventuali centri commerciali, supermercati e attività di ristorazione.

#### Obiettivi di sviluppo

Nell'avviso – frutto della collaborazione fra i rappresentanti del Comune, della Provincia e di Trentino Sviluppo – sono indicati gli obiettivi di sviluppo. Il primo obiettivo è la «destagionalizzazione»: «Il collegamento Trento-Monte Bondone porterà un proporzionale maggiore effetto nel periodo estivo e nelle mezze stagioni». Il secondo obiettivo è la nascita di nuovi servizi. Il terzo l'aumento dell'occupazione alberghiera: «L'offerta turistica presenta un ampio margine di miglioramento: il tasso medio di occupazione delle stanze degli alberghi del Monte Bondone nel periodo estivo è circa del 50%».

A ciò si aggiunge l'obiettivo ambientale: si stima una riduzione di 1,7 milioni di chilogrammi di Co2 all'anno.

#### L'iter

I privati ora devono fare le proprie valutazioni e nel caso presentare una proposta di project financing. L'avviso anticipa di fatto il bando, che uscirà entro il 31 dicembre di quest'anno. L'opera dovrà essere aggiudicata entro il 31 dicembre 2025, altrimenti si perde la possibilità di beneficiare del finanziamento statale, corrispondente alla spesa prevista per il primo tronco: Trento-Sardagna.

#### Fugatti e laneselli fiduciosi

Il governatore trentino Maurizio Fugatti si è detto fiducioso del contributo da parte dei privati. Intanto «siamo arrivati a un buon punto. Ne parliamo da 40 anni di questa funivia», ha commentato. «Per il Comune di Trento – ha riferito invece il sindaco Franco laneselli – la funivia Trento-Monte Bondone è un tassello importante della nuova mobilità urbana. Non si tratta dunque solo di un collegamento dall'inevitabile valenza turistica, quanto piuttosto di una modalità di trasporto a servizio della città. In prospettiva, con l'aumento delle temperature, il monte Bondone può diventare sempre più un luogo di residenza o una meta da raggiungere in pochi minuti per una serata al fresco. Del resto altre città alpine come Bolzano o Innsbruck hanno da anni collegamenti funiviari molto apprezzati e frequentati che rendono la montagna molto più fruibile e integrata nella città. La prospettiva è quella di arrivare a un monte Bondone pedonalizzato, che a questo punto può ripensare il proprio futuro e puntare ad attrarre un turismo lento e a basso impatto ambientale».