

OPERE

Il cronoprogramma prevede la conclusione dei lavori entro il 2029. Oggi l'incontro tra gli enti coinvolti: Provincia, Comune, Trentino Sviluppo e Trentino Trasporti

Previsto già un deficit annuo di circa tre milioni di euro ma che il Ministero ritiene compatibile con la finalità dell'opera. Costo totale dell'intervento 75 milioni

Funivia del Bondone, si entra nel vivo

FABRIZIO FRANCHI

Le tessere del mosaico si stanno componendo: si delinea la futura funivia del Bondone che unirà in una linea continua l'ex Sit, praticamente in centro città, al Vason in cima alla montagna dei trentini.

Quando sarà finalmente completata, ma servirà ancora tanto tempo per la realizzazione definitiva - realisticamente non prima del 2029 - in 50 minuti si arriverà in cima al Bondone dal centro cittadino. Un percorso affascinante che servirà certamente ai turisti e a chi vorrà andare a sciare senza dover prendere l'automobile, ma servirà soprattutto agli abitanti di Sarnonico e di Vaneze che in pochi minuti saliranno o scenderanno a valle.

La cabina di regia, composta dal generale Raffaele De Col, che è anche il dirigente generale della Provincia, insieme a Roberto Andreatta, dirigente provinciale per quanto riguarda i grandi impianti, Roberto Murru direttore di Trentino Trasporti, il servizio mobilità del Comune di Trento e Albert Ballardini, amministratore delegato e vicepresidente di Trentino Sviluppo, si è riunita pochi giorni fa e ha fissato una sorta di road map. Che partirà di fatto oggi, quando il gruppo di lavoro si riunirà nuovamente e definirà e darà il via libera al Pfte, il Progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere pubbliche, che deve essere predisposto per gli interventi che fanno parte del Pnrr, il piano di ripresa e resilienza.

I COSTI

La stima totale dei costi è di 75 milioni di euro, di cui 37,5 per il primo lotto che è finanziato interamente dal Ministero delle Infrastrutture. Un'opera che in totale, ha stimato Roberto Andreatta in uno studio di due anni fa, dovrebbe trasportare 926 mila passeggeri l'anno lungo un percorso suggestivo a una velocità abbastanza sostenuta: le cabinovie, da dieci posti, viaggeranno a poco più di 30 chilometri orari. E senza traffico, senza smog e con la vista di un panorama spettacolare. Altro aspetto interessante è che la funivia sarà... doppia, anzi, tripla. Praticamente due impianti diversi copriranno i primi due tronchi, dall'ex Sit all'ex Italcementi e dall'Italcementi a Sarnonico. All'Italcementi ci sarà il primo cambio di cabina. Poi i passeggeri faranno un altro cambio su una terza funivia da Sarnonico a Vaneze che poi continuerà da Vaneze al Vason. Il costo di un viaggio per il passeggero sarà mediamente di 1,5 euro a biglietto. La gestione prevede già comunque una perdita annua, perché i prezzi del biglietto copriranno

Al via il Piano di fattibilità, poi dal 2026 i lavori per tre impianti a fune. Un milione i passeggeri



In alto una suggestiva visione dall'alto dell'Adige e di Trento dalla funivia. A sinistra un rendering della partenza della nuova funivia e sopra i lavori all'ex Sit

un terzo dei costi e quindi la perdita, anche se contenuta, sarà di circa tre milioni di euro. Una cifra che sarà ammortizzata dall'ente pubblico

con la giustificazione del valore del servizio pubblico. Peraltro, va detto che nemmeno i passeggeri del trasporto cittadino non coprono tutti i

costi.

PERCHÉ TRE FUNIVIE

Ma perché questi cambi, questi passaggi di funivia? Innanzitutto,

spiega Andreatta non ci saranno grossi disagi per i passeggeri, ma sarà un cambio che prevede pochi metri di spostamento, probabilmente con scale mobili. Altri motivi li spiega Albert Ballardini (che segue la questione per Trentino Sviluppo che sugli impianti a fune ha un lungo know how, essendo la società proprietaria o gestrice di 14 impianti) con motivazioni sia tecniche sia meteorologiche. In pratica con una funivia per così dire "spezzata" in più tronconi, in caso di manutenzione o di guasti non sarà necessario bloccare tutto l'impianto, ma solo la parte interessata. Poi c'è la questione neve. Se in Vason, presumibilmente, durante l'inverno dovesse arrivare tanta neve e venisse bloccata per il vento o il maltempo, non tutta la funivia sarebbe bloccata. Il modello è quello della funivia del Grotto a Campiglio, anche essa divisa in due tronconi.

L'EX ITALCEMENTI E LA EX SIT

Le due strutture dell'ex Sit e ex Italcementi diventeranno fondamentali, sia per i parcheggi sia per salire in cabina. Andreatta conta molto sulla riduzione del traffico automobilistico e un incremento del trasporto pubblico a fune. I lavori all'ex Sit, come futuro centro intermodale vanno avanti.

IL CRONOPROGRAMMA

E i tempi? Complessivamente si parla di cinque anni. Da domani si affronta il Pfte che dovrà mettere nero su bianco costi e passaggi. Si parla di 9 mesi di lavoro. Poi si partirà l'anno venturo con la gara europea per il progetto. E i tecnici hanno stabilito altri 6 mesi. Quindi si arriva alla prima parte del 2026 con la progettazione esecutiva e a quel punto partiranno i lavori che si prevede dureranno tre anni per la realizzazione completa dell'opera. Sempre che tutto fili come previsto. L'appalto, si sta pensando nel gruppo di lavoro, di spezzarlo, per fare partecipare più aziende. Peraltro non sono molte quelle che in Europa sono in grado di costruire impianti a fune di questo tipo.

A BEDOLLO UNA SCIOVIA

Il gruppo di lavoro sulla funivia Trento-Bondone è formato da esperti di impianti a fune, ma non soltanto. Ci si appoggia in particolare sulle conoscenze di Trentino Sviluppo che gestisce decine di impianti a fune, anche se dati in affitto ad altre società. E Trentino Sviluppo ha intenzione di farne altri, come a San Martino di Castrozza o a Bedollo dove c'è l'intenzione di fare una sciovia.

Insomma, i tempi sembrano lunghi. Bisognerà aspettare, ma quello che sembrava utopia qualche tempo fa diventerà realtà. Ormai il treno è partito.