

# Primo piano

## Cabinovia Trento – Bondone: tutti i dati del progetto

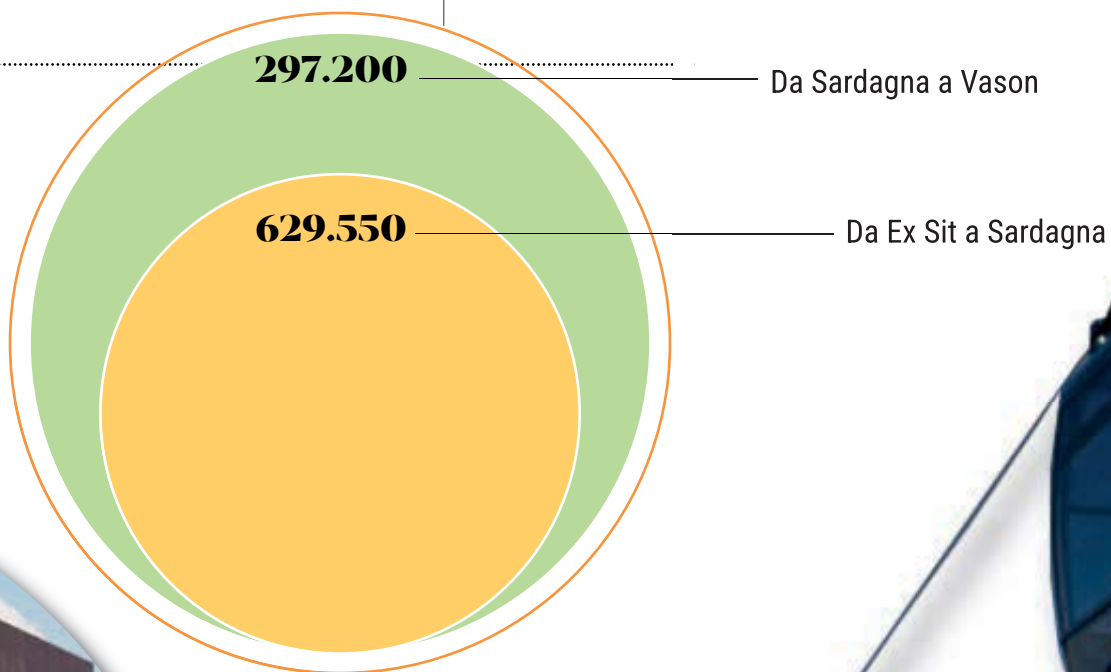
### Costi di gestione

Ricavi tariffari di progetto	1.390.125 €
Costi esercizio di progetto	3.967.954 €
Ricavi tariffari cessanti	270.000 €
Costi esercizio cessanti	-360.134 €

Copertura costi esercizio di progetto  
**35%**



**926.759**  
Passaggi annuali totali previsti



### Tempi di percorrenza



**17 minuti**  
totale  
**5 minuti**  
Trento - Sardinia

# Con la funivia 20% di auto in meno, 900mila passaggi e 4 milioni di costi

Tutti i dati dell'opera: in 17 minuti dall'ex-Sit a Vason, ricavi a 1,4 milioni

di **Simone Casciano**

**L**e opinioni sono figlie dei dati, o almeno dovrebbero. La funivia (in realtà cabinovia) che collega Trento al Monte Bondone, pur essendo un progetto prettamente della Provincia, promette di essere uno dei temi centrali del dibattito delle imminenti elezioni comunali di Trento. È importante fare allora chiarezza su un progetto che avrà un impatto economico, di mobilità e ambientale sul territorio. Aspetti in cui presenta prospettive interessanti, ma anche criticità. Sulla base di questi dati si potrà poi costruire un dibattito, il più informato possibile.

### La situazione

Intanto è doveroso fare il punto della situazione per l'opera. La Provincia sta predisponendo il bando di gara per la progettazione del progetto di fattibilità tecnico-economica (Pfte), una volta presentato toccherà ai progettisti candidarsi. Una volta selezionati i vincitori essi dovranno realizzare la progettazione, a questo punto verrà indetto il bando per i lavori che poi saranno eseguiti. La stima, ottimistica, è che l'impianto potrebbe essere pronto per il 2029.

### Le caratteristiche

Un impianto disegnato su due lotti differenti e 5 stazioni. Il primo lotto vuole collegare il nuovo hub intermodale dell'ex-Sit in sinistra Adige con l'area ex Italcementi a destra del fiume e poi Sardinia. Il

- Per i due tronchi sono previsti orari di apertura differenti.
- Per ex-Sit Sardinia Il mese di apertura 7.30-22.30
- Per la montagna, 8 mesi di esercizio 8.30-17.30

secondo lotto invece partirà dalla frazione di Trento per arrivare alle stazioni di Vaneze e poi Vason. Tempo di percorrenza totale, da ex-Sit a Vason, 17 minuti stimati, contro i circa 25 o 30 minuti che ci vogliono ora in macchina dalla città. Non sarà una funivia però, bensì un sistema a cabinovia, quindi con tanti «ovetti» da 10 posti che collegheranno le varie stazioni, con una capacità di trasporto stimata di 1.800 passeggeri all'ora. Per quel che riguarda il primo lotto, da ex-Sit a Sardinia passando per l'Italcementi, è previsto un tempo di percorrenza di 5 minuti e 15 secondi. A Sardinia sarà poi necessario cambiare «ovetto». Il secondo lotto, da Sardinia a Vason con stazione anche a Vaneze, ha un tempo di percorrenza stimato in circa sette minuti. Per quel che riguarda l'apertura dell'impianto sono in realtà previste due aperture diverse anche vista la diversa funzione dei due lotti. Quello da ex-Sit a Sardinia infatti è immaginato come collegamento urbano, utilizzato dai residenti della

frazione, ma anche da arriva dai paesi vicini, per recarsi in città, così come da chi parcheggia in zona Italcementi o Piedicastello e poi vuole raggiungere il centro del capoluogo. Per questo tronco è immaginata un'apertura continua per 11 mesi l'anno (si considera un mese complessivo di chiusura per manutenzioni ordinarie) con orario 7.30-22.30 per totali 15 ore al giorno. Per il secondo lotto si immagina invece un'apertura limitata a 8 mesi l'anno per 9 ore al giorno dalle ore 8.30 alle 17.30.

### I passaggi stimati

Ma qual è la stima di utilizzo del nuovo impianto predisposta dagli uffici tecnici della Provincia? Di circa 929mila passaggi. Per fare un paragone sulla funivia del Renon a Bolzano sono 1,2 milioni i passeggeri annuali, il 55% dei quali in estate. L'impianto Malcesine Monte Baldo registra invece 1,9 milioni di passaggi l'anno, il 78% dei quali da giugno a ottobre. Come ha ottenuto questo numero la Provincia. Con una stima definita «conservativa» della mobilità attuale e della sua conversione grazie all'impianto. In sostanza la Provincia ha calcolato gli attuali passaggi annuali sul bus extraurbano B202 (circa 60mila), sulla funivia di Sardinia (180mila), dello Skibus invernale del Bondone (1mila). Bisogna poi considerare l'utilizzo dei mezzi privati, tra Trento e Sardinia oggi sono stimati circa 90mila passaggi l'anno, mentre l'analisi del dato a Candriai, che comprende l'intera montagna, stima in 90mila

passaggi l'anno il traffico dei residenti e in 163mila quello dei turisti. Di questo dato si è calcolato, sempre in maniera prudente, di portare sull'impianto il 20% del traffico, calcolando un passeggero per macchina nel caso di Sardinia, essendo spesso da soli in auto i pendolari, e due invece per la montagna, visto che spesso i turisti si muovono in coppia o in famiglia. A questo dato, secondo l'analisi, «vanno aggiunti i passaggi garantiti dai nuovi utenti (parcheggio-studentato)

- Dall'ex-Sit si stimano 300mila passaggi fino alla stazione Ital Cementi, 300mila fino a Sardinia e altrettanti fino a Vason

assicurati attraverso la programmazione strategica urbanistica della destra Adige». Ossia gli utilizzatori del parcheggio urbano di attestamento (1.500 posti auto) e dei parcheggi di quartiere (500) e gli utilizzatori dello studentato e delle strutture universitarie per la ricerca che li saranno realizzate. La stima è di «1.000 utilizzatori giornalieri del parcheggio e altri 200 utilizzatori giornalieri dello studentato sul 1° tronco». Da questa analisi si ricava una domanda di 300mila passaggi

annui per gli utilizzatori del parcheggio e di 36mila per quelli dello studentato. Si arriva così ai circa 900mila passaggi totali stimati e divisi quasi un terzo l'uno per le tratte dall'ex-Sit a Ital Cementi, da lì a Sardinia e infine dalla frazione fino a Vason.

### I costi

I lavori di realizzazione hanno un costo per ora stimato tra i 70 e i 100 milioni di euro. Ci sono poi i costi di gestione, su cui ultimamente è stata posta la lente di ingrandimento. Prima di analizzare le stime va detto che è stato ipotizzato un biglietto del valore di 1,50 euro quindi quello classico di Trentino Trasporti. È possibile che questo sarà valido fino a Sardinia e che invece costerà di più, magari per i non residenti, utilizzare il secondo lotto. Sempre per comparazione il biglietto del Renon costa tra i 10 e i 15 euro. Rimane comunque credibili la stima di 1,50 euro a biglietto considerato che ci sono anche gli abbonamenti. I ricavi stimati sono quindi 1,4 milioni di euro, i costi di esercizio pari a 4 milioni per un disavanzo negativo di 2,6 milioni e una copertura da ricavi pari al 35% dei costi. Da una parte va detto che questo è un nuovo costo in spesa corrente, dall'altro che la copertura stimata è più alta di quella attuale del trasporto pubblico locale. L'utilità o meno dell'opera, i suoi costi e il suo impatto ambientale sono temi su cui il dibattito è tutt'ora aperto. Dati alla mano, ora tocca alla politica confrontarsi.