

MOBILITÀ

Tecnici di Provincia, Trentino Sviluppo, Comune e Terna per gli approfondimenti tecnici. L'assessore alla mobilità: «C'è da risolvere l'interferenza con le linee elettriche»

Gli oltre 35 milioni di finanziamento statale copriranno più del 50% dell'investimento. «Ma i soldi pubblici non escludono il coinvolgimento di capitali privati»

Funivia per “abbracciare” il Bondone

Ezio Facchin: «Funzione di trasporto pubblico di massa fino a Vason»

Per agguantare i **35 milioni** di euro o più del governo, cioè la metà dei **75 milioni** messi a disposizione delle due Province di Trento e Bolzano, e salire in funivia in Bondone, Comune e Provincia ora devono correre. Perché questa è il punto fermo: entro il mese di agosto va presentata al Mims (il ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) la documentazione richiesta: piano di fattibilità tecnico economica, con allegata relazione, un livello di progettazione prossimo al preliminare. La stessa impostazione del progetto di fattibilità del bypass ferroviario del capoluogo predisposto da Rfi spa. Dovrà esserci anche un'analisi trasportistica, in grado di dimostrare quanto il nuovo sistema di trasporto pubblico di massa sarà in grado di catturare utenza che oggi sale sul Monte Bondone con l'automobile privata, ed una seria analisi di raffronto tra costi e benefici del grande impianto.

Attenzione. Rispetto ai progetti del Pnrr (come la circonvallazione ferroviaria), c'è una differenza sostanziale: la funivia del Bondone non va messa a terra, cioè per aria, entro il 2026, pena la perdita del finanziamento statale. Si tratta infatti di un finanziamento per il trasporto rapido di massa, come quello riservato alle nuove tramvie, cui hanno fatto ricorso Firenze, Bologna, altre città. Ma non Trento, perché l'Amministrazione, fino ad ora, confida sulla proposta di partenariato pubblico-privato avanzata da Alstom Ferroviaria: **280 milioni** di euro, una cifra enorme, per la linea tra Spini e il centro città. Proposta però ancora ferma alla “stazione” del Navip, il nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici della Provincia. Ad ogni modo, l'accelerazione del progetto funivia del Bondone, alimentata dal propellente delle risorse finanziarie del governo, è evidente. Sullo scenario, in movimento, che si prospetta, qualche elemento di conoscenza in più arriva da **Ezio Facchin**, l'assessore comunale alla mobilità e alla transizione ecologica, che tra i tanti dossier (bypass di Rfi, piano mobilità, gestione rifiuti), sul tavolo ha anche quello del grande impianto di collegamento con il Bondone.

Assessore Facchin, dunque 75 milioni in arrivo da spartire a metà con Bolzano...

«Sì, sono risorse per il trasporto pubblico di massa. Se avessimo avuto pronto il progetto della tramvia, ci saremmo saltati su. Ma sono risorse ammesse anche le funivie».

Da punto di vista progettuale, qual è la ratio?

«È quella contenuta nel recente protocollo d'intesa con la Provincia. Il Comune è chiaro: dobbiamo “abbracciare” tutto il Bondone, necessariamente partendo dalla città. Sono tre i diversi punti di alimentazione della funivia: la gomma, cioè il grande parcheggio in destra Adige, di attestamento anche per i pullman, quindi con valenza turistica; il Tps (trasporto pubblico locale) rappresentato dal centro intermodale, con la nuova stazione delle corriere, all'ex Sit; e l'accesso a piedi dalla città. Tre elementi che creano una domanda di trasporto».



Una delle tre ipotesi di funivia Trento-Vason studiate da Trentino Sviluppo. Ora, il progetto va affinato per ottenere il finanziamento governativo



L'assessore alla mobilità Ezio Facchin

“FUNI SULL'ADIGE

Tra la stazione di partenza all'ex Sit e la fermata all'ex Italcementi il collegamento sarà su fune, in telecabina

Ezio Facchin / 1

Come avverrà il collegamento tra l'ex Sit e la destra Adige? Con un people mover?

«Il people mover non risolve i problemi di trasporto. Tra la stazione di partenza all'ex Sit e la fermata all'ex Italcementi, il

collegamento sarà su fune, con telecabine, per ragioni di continuità. E da lì su a Sardagna, quindi a Vaneze e Vason. Tutti gli aspetti tecnici sono in corso di approfondimento con Provincia, Trentino Sviluppo e anche Terna, per il problema della interferenza con le linee elettriche sopra Sardagna».

La valenza sarà di servizio pubblico di trasporto, come è ora per Sardagna, anche per le tratte a monte?

«Certo. L'impianto funiviario diventa trasporto pubblico locale per il Bondone. Dovrà esserci, ci stiamo ragionando, un servizio di pullmini che raccorderà le fermate della funivia con i diversi centri abitati, dove vi sono residenti, e Vason con le Viote».

“E POI I PULLMINI

Pullmino per le Viote. E per Sopramonte e Vigolo Baselga ci sarà il potenziamento del trasporto pubblico locale

Ezio Facchin / 2

Sopramonte rimarrà tagliato fuori?

«È molto difficile allargarsi oltre i punti di accesso. Ma su Sopramonte, come per Vigolo Baselga, fino a Terlago, stiamo ragionando, come prevede il Pums, per po-

tenziare il trasporto pubblico locale. Lo stesso faremo per la collina est».

Bastano 35 milioni di euro?
«Probabilmente ci permetteranno di finanziare più del 50% dell'opera. Ma è velleitario, ora, elencare cifre. Servono approfondimenti».

Se è trasporto pubblico locale da Trento a Vason, ci saranno tariffe pubbliche, “politiche”?

«Sì, ma non è detto siano differenziate ad uso turistico. Si vedrà in futuro».

Nel protocollo d'intesa con la Provincia, il Comune ha sposato il partenariato pubblico-privato, con la finanza di progetto sempre più di moda, con l'idea di coinvolgere capitali privati (in primis le ditte che costruiscono funivie) nella realizzazione e nella gestione dell'impianto. Adesso, però, il governo è pronto a finanziare la funivia: soldi pubblici, quindi.

«Sì, ma ciò non esclude la collaborazione con i privati. Il finanziamento pubblico non è impeditivo».

Il partenariato con i privati potrebbe far rientrare anche la costruzione e gestione del mega parcheggio multipiano a valle, all'ex Italcementi?

«Lo vedremo. Ora, siamo concentrati sui problemi tecnici».

Quale sarà la capacità di carico, trasportistica, della funivia?

«Sarà di 1.500-1.800 persone/ora».

Come prerequisito, per rendere l'investimento sostenibile, economicamente e ambientalmente, la strada di accesso al Bondone sarà chiusa ai non residenti?

«È un aspetto che stiamo studiando. Di certo cercheremo di ridurre il traffico privato».

Do. S.

Retrosce

Ecco come sono arrivati i 75 milioni del governo che “sbloccano” la funivia

Dal 23 giugno, al Senato, l'ok al “regalo”

Sorpresa, ma fino ad un certo punto, le risorse del governo per la funivia del Bondone. Che i soldi in arrivo da Roma fossero già alla stazione di partenza, era infatti noto dal 23 giugno. Prima ancora, si badi, che Provincia e Comune di Trento, il 22 luglio successivo, firmassero il protocollo d'intesa per la Trento del futuro in cui si accenna, in due righe, al collegamento funiviario. Cos'è successo il mese prima, il 23 giugno? È successo che il Senato ha approvato la conversione del decreto legge del 30 aprile in materia di attuazione del Pnrr. E tale decreto, all'articolo 33-bis (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale)

era chiarissimo: con decreto del ministro, «da adottare entro il 30 settembre 2022, è determinata l'entità del finanziamento riconoscibile, nel limite complessivo di 75 milioni di euro, agli interventi valutati ammissibili e presentati dalla province autonome di Trento e di Bolzano entro il 31 agosto 20221». Il “regalo” viene da lì. Dopo che i governatori Fugatti e Kompatscher aveva evidenziato al governo Draghi che le due Province erano stati escluse dal riparto di alcuni fondi nazionali. Le settimane successive sono servite a capire se la funivia avesse i requisiti di trasporto pubblico per ottenere le risorse. La risposta è stata positiva.