

La città che cambia | Gli scenari

Bondone: funivia da 70 milioni Si parte dall'ex Sit, cantieri nel 2026

Il progetto sarà inviato a Roma entro domani per ottenere il finanziamento di 35 milioni

TRENTO Il progetto è pronto. E, del resto, non potrebbe essere altrimenti: i termini per inviare tutta la documentazione al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile scadono domani. E a quell'invio sono legati i 35 milioni stanziati da Roma per il Trentino (su un totale di 70 riservati alla regione per interventi sul trasporto pubblico rapido di massa) che Provincia e Comune vogliono destinare alla realizzazione della funivia Trento-Bondone, come aveva annunciato a inizio mese l'assessore provinciale al turismo Roberto Failoni. O almeno, alla prima tranche del collegamento, il tratto Trento-Sardagna.

Ieri mattina la giunta comunale ha effettuato gli ultimi passi necessari in vista dell'invio del «malloppo» a Roma. E oggi l'esecutivo di Maurizio Fugatti dovrebbe fare altrettanto. Per poi trasmettere tutto al ministero (sarà la Provincia a occuparsi della presentazione).

L'ultimo atto del Comune, ieri, è stato duplice. Da un lato la giunta ha preso atto degli esiti dello studio di fattibilità elaborato dal gruppo di lavoro congiunto composto da tecnici di Trentino sviluppo, Provincia e Comune. Dall'altro l'esecutivo ha dato il via libera alla relazione di coerenza della funivia con il Piano urbano della mobilità sostenibile, atto necessario per poter inviare la richiesta di finanziamento a Roma. «Sullo stanziamento siamo moderatamente ottimisti» ha sottolineato il sindaco Franco Ianeselli, che ha disegnato i contorni del progetto insieme all'assessore alla transizione ecologica Ezio Facchin e al dirigente Giuliano Franzoi.

Un'opera dalla storia lun-



Il sistema
Si prevede una cabinovia da dieci posti con cadenza ogni 20 secondi fino a Sardagna

ghissima, quella che dovrebbe collegare Trento e Vason, la cui realizzazione ora sembra diventare più concreta dopo anni di dibattiti e rinvii. La prospettiva, tracciata nella documentazione che verrà inviata al ministero, disegna una funivia che partirà dal fondovalle. Coinvolgendo il futuro hub intermodale previsto all'ex Sit (dove in questi giorni sono iniziati i carotaggi in vista dei lavori di disinquinamento dell'area): da qui partirà una telecabina da dieci posti, con cadenza ogni 20-30 secondi, che punterà, in una traiettoria orizzontale di 450 metri, verso la Destra Adige. Una soluzione, questa, che permetterà di mettere in collegamento anche le due sponde dell'Adige. E che consentirà di intercettare coloro — soprattutto turisti — che a Trento arriveranno con i mezzi

pubblici. In Destra Adige, a poca distanza dal grande parcheggio scambiatore (e lungo il nuovo tracciato ciclo-pedonale), la telecabina farà la prima fermata, per poi salire verso l'alto. Verso Sardagna in primo luogo. Ma poi ancora verso Vaneze e Vason. Con alcuni punti fermi: la funivia, fino a Sardagna, avrà una frequenza più alta, in quanto fungerà anche da trasporto pubblico locale (sostituendo l'attuale funivia). La nuova fermata di Sardagna sarà meno decentrata dell'attuale, vicino alla viabilità esistente: sarà collocato in questa zona anche il magazzino veicoli. A Sardagna, inoltre, si prevede una interruzione di carico: in sostanza, i passeggeri che vorranno proseguire verso il Bondone dovranno scendere e salire su un'altra telecabina (all'interno della stessa stazio-

ne): in questo caso, la frequenza sarà probabilmente più bassa e verrà valutata in base al reale utilizzo. Si salirà quindi ancora più in alto, con una fermata a Vaneze e la stazione di monte a Vason. «Sarà evitato il sorvolo di abitazioni» assicura l'amministrazione comunale. Ma ci sarà da risolvere il problema dei tralicci: «Dobbiamo fissare un incontro con Terna» ha indicato la scaletta Facchin.

I costi, come già anticipato qualche mese fa da Provincia e Comune, non sono indifferenti. Il solo tratto cittadino (dall'ex Sit fino all'ex Italcementi e da qui fino a Sardagna) impone un impegno economico di 37,5 milioni. Vale a dire, l'intera somma che dovrebbe arrivare da Roma. Ma per portare gli utenti fino al paese più in quota del Bondone serviranno altrettanti

Verso l'alto
L'attuale funivia che da Trento porta fino a Sardagna: si tratta di un collegamento ormai da cambiare

milioni. Di fatto, l'intera operazione ha bisogno, per essere completata, di circa 70 milioni. Ed è qui che si inserisce l'ipotesi di partenariato pubblico-privato, sulla quale la Provincia e il Comune hanno spinto fin da quando, a fine febbraio, erano state presentate le tre possibili ipotesi di tracciato. Quei 70 milioni comprendono infatti anche le cosiddette «opere calde», vale a dire gli interventi che potrebbero generare reddito e quindi essere appetibili per un imprenditore che decide di investire nel progetto: i parcheggi, ad esempio.

«Aspettiamo l'interesse dei privati» avevano detto, non a caso, il sindaco Ianeselli e il presidente della Provincia Maurizio Fugatti. Ma ad oggi gli stessi privati nicchiano un po': il periodo, del resto, non è dei migliori per mettere in conto investimenti di questa portata. Intanto però l'ente pubblico va avanti. E disegna i possibili scenari. Di fatto, per ora ci si concentrerà sul tratto cittadino, che comunque ha bisogno di un intervento. Poi si guarderà al tratto rimanente. Se ci saranno i soldi dei privati si potrà andare oltre, con un partenariato pubblico privato. Se invece i soldi non si troveranno — né con l'apporto di imprenditori né attraverso finanziamenti di altro tipo — ci si fermerà a Sardagna. Almeno per ora.

E i tempi? Secondo il cronoprogramma del Comune, i lavori della funivia non potranno partire prima del 2026: i cantieri, con tutta probabilità, inizieranno nei primi mesi di quell'anno. Due anni serviranno per completare il tratto fino a Sardagna, tre per arrivare fino a Vason.

Marika Giovannini

© RIPRODUZIONE RISERVATA