

## L'EDILIZIA PUBBLICA

Progetto a Roma: previsti 910mila passaggi all'anno  
Failoni: «Opera sostenibile, coperto il 40% dei costi»

# Funivia: 3,2 milioni per la gestione «Gli imprenditori trentini si attivano»

**TRENTO** Il tracciato è ormai stato svelato da tempo: partenza all'ex Sit e collegamento in orizzontale fino in Destra Adige. Da qui la salita fino a Vason, passando per Sardagna e Vaneze. A mancare, finora, erano però i numeri a sostegno di un progetto — quello della funivia tra Trento e il monte Bondone — che in città è in agenda dall'inizio del Novecento.

Numeri che la Provincia ha messo nero su bianco in queste ore, allegati alla domanda di finanziamento inviata ieri a Roma proprio sull'opera a cui

## Il tracciato

● La funivia Trento-Bondone partirà dall'ex Sit per poi puntare verso la Destra Adige

● Da qui salirà prima a Sardagna, poi a Vaneze per concludere la corsa a Vason

hanno lavorato i tecnici di Piazza Dante, di Trentino sviluppo e del Comune. Martedì la giunta ha dato via libera alla richiesta di finanziamento per il progetto (circa 70 i milioni destinati alla regione per la costruzione di mezzi di trasporto pubblico di massa). E ieri gli assessori Roberto Failoni e Mattia Gottardi, insieme al dirigente provinciale Roberto Andreatta, hanno definito i dettagli di una operazione già in parte tratteggiata a inizio settimana dalla giunta del capoluogo. «Se il finanziamento verrà confermato — ha spiegato Failoni — si partirà con il tratto tra Trento e Sardagna, parte di un progetto che è comunque unitario». E che quindi, nei piani dell'ente pubblico, non si fermerà al primo sobborgo cittadino.

È stato quindi Andreatta a illustrare i risultati dell'analisi trasportistica effettuata in queste settimane e necessaria per ottenere i contributi del ministero. Con un punto fermo: «L'investimento — ha assicurato il dirigente — è sostenibile». Perché se il presupposto per spuntare il finanziamento del ministero è che almeno il 35% del costo sia pagato dai biglietti degli utenti, in questo caso la percentuale va oltre, arrivando al 40%. In che modo? Andreatta ha fatto riferimento alle cifre dell'analisi trasportistica. Indicando per la funivia — che prevede un investimento di quasi 37,5 milioni fino a

## Il dirigente Andreatta

«I sette elettrodotti della Terna? Si punta a un innalzamento Spesa da 3,5 milioni»

Sardagna e di quasi 75 fino a Vason — un costo di gestione stimato in 3,2 milioni all'anno (sono 49 i milioni necessari ogni anno per pagare i costi dell'extraurbano). Secondo le prospettive, i passeggeri saranno 600mila all'anno per il tratto

## Dall'alto

La funivia che oggi collega il capoluogo a Sardagna: in futuro si arriverà fino a Vason



Trento-Sardagna, salendo a 910mila all'anno per l'intero tracciato. Stime ottenute sulla base dell'attuale traffico verso la montagna: sono 180mila i passaggi all'anno sulla funivia Trento-Sardagna, 60mila gli utenti del trasporto pubblico, un milione i passaggi all'anno delle automobili all'altezza di Candriai. «Ma per quanto riguarda i mezzi privati — ha precisato Andreatta — il grado di "erosione" è del 30%». Detto in altri termini: con la strada che non può essere chiusa (né messa a pagamento), ci sarà sempre una quota di trentini che userà la macchina. «Per questo si devono proporre alternative valide» ha rilanciato il dirigente. Che ha prospettato incassi di 900mila euro per il tratto fino a Sardagna e di 1,3 milioni per l'intero percorso (con un ricavo medio di 1,5 euro a passeggero), arrivando dunque a un grado di copertura dei costi del 40%. «La funivia del Renon — ha aggiunto Andreatta, per proporre qualche elemento di confronto — registra 1,2 milioni di passaggi all'anno, il 50% in estate. E il grado di copertura dei costi è di 1,3 milioni su 1,8».

Per la funivia trentina, in ogni caso, si guarda a una visione lunga: «L'analisi costi-benefici ha una portata ventennale» ha chiarito il dirigente. Che sui benefici dell'intervento ha disegnato un valore ancora più ampio: in sostanza, considerando la riduzione delle emissioni inquinanti, la riduzione dei tempi di percorrenza, le ricadute sociali, il rilancio delle attività economiche e l'aumento dell'attrattività e la destagionalizzazione della città e del monte Bondone, il totale dei benefici dell'infrastruttura sfiora gli 80 milioni.

E i tempi? Il cronoprogramma di Piazza Dante si discosta un po' da quello tracciato dal Comune. Ma la sostanza non cambia: la conclusione dell'opera è prevista per il 2029. Se però per Palazzo Thun il via ai cantieri era stato fissato nel 2026, con due anni di lavori per arrivare a Sardagna e un ulteriore anno per portare la funivia fino a Vason, la Provincia ha indicato nel 2027 l'anno di inizio dei cantieri. Con due anni complessivi di lavori. Risolvendo anche il problema dei sette tralicci di Terna: «Se ne prevede l'innalzamento, con un costo di 3,5 milioni».

Rimane, però, il tema dei privati: l'ambizione di Comune e Provincia è sempre stata quella di avviare un partenariato pubblico privato. «Così è ancora» hanno confermato Gottardi e Failoni. Che non hanno nascosto di voler trovare imprenditori interessati anche alla gestione. Guardando però in territorio provinciale: «Ci sono grandi imprenditori che hanno dato e ricevuto molto da Trento. E possono entrare a far parte di un pool per la realizzazione della funivia. Per quest'opera l'orgoglio trentino deve uscire in maniera decisa».

**Marika Giovannini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA