

BONDONE

A breve, la Provincia attiverà la manifestazione di interesse delle imprese



L'area di Sardagna destinata a stazione intermedia e magazzini



L'area della stazione intermedia di Vaneze



L'area della stazione di arrivo, a Vason

Funivia, il business è il "multipiano"

Agli investitori privati sarà chiesto di realizzare e gestire il grande parcheggio all'ex Italcementi

DOMENICO SARTORI
d.sartori@ladige.it

Il primo business, per gli investitori privati, sarà la realizzazione del parcheggio multipiano (da 1.600-2.000 posti) in destra Adige. È questa l'opera "calda" (cioè in grado di remunerare l'investimento) che può attirare capitali privati nella realizzazione della funivia del Monte Bondone, che ora deve accelerare. La Provincia di Trento è riuscita ad agguantare **37,5 milioni** di euro dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sul fondo che alimenta il trasporto rapido di massa. L'importo copre metà dell'investimento previsto (**75 milioni**), vale a dire il primo lotto Trento-Sardagna. Il secondo, da Sardagna a Vason, abbisogna dell'intervento di capitali privati. Sotto traccia, la caccia è aperta da tempo, tra le imprese che hanno un interesse diretto, in quanto produttrici dell'impianto (come Doppelmayr e Leitner) e società finanziarie trentine (i nomi sono sempre gli stessi: Isa, La Finanziaria Trentina, Seac Finanziaria...) per il coinvolgimento delle quali, come ha già detto l'assessore al turismo, **Roberto Failoni**, «per questo progetto deve uscire l'orgoglio delle imprese trentine».

Il Ministero retto da **Matteo Salvini** avrebbe dovuto pronunciarsi, sul conto economico provvisorio presentato, entro maggio, ma non lo ha ancora fatto. I tempi però si fanno stretti. A breve, spiega il dirigente generale **Paolo Nicoletti**, la Provincia attiverà un bando per la manifestazione di interesse dei possibili investitori, proprio perché lo stesso Ministero finanziatore impone tempi certi: entro fine dicembre 2025, vanno aggiudicati i lavori, quindi va firmato il contratto con il fornitore-esecutore dell'impianto. Trattandosi di trasporto pubblico, la domanda è: dove sta il business, se il ticket sarà "politico", come quello di un servizio bus? Doppia risposta: primo, nel tratto a monte, il ticket di servizio pubblico sarà riservato ai residenti in Bondone, e ci potranno essere agevolazioni per i residenti in Trentino, mentre per i turisti sarà un ticket a valore di mercato; secondo, una fonte di remunerazione sarà la gestione dei parcheggi, a valle e a monte, che saranno la prima leva per disincentivare l'afflusso in auto, posto che non è possibile chiudere la strada che sale da Montevideo e Sardagna. Ed il vero business sarà il multipiano all'ex Italcementi. Quindi, chi realizza la funivia sarà chiamato a "tirare su" anche il multipiano e a gestirlo (per l'uso quotidiano, per i mercatini di Natale e per ogni piccolo e grande evento) per tot anni.

Lo studio sull'"Impianto di trasporto collettivo tra la città di Trento e il Monte Bondone", a supporto della richiesta di finanziamento pubblico, è stato coordinato dall'ingegner **Ivan Veronesi** di Proalpe di Trento, e dalla sua lettura emergono alcuni dettagli fino ad ora non noti.

Le due stazioni valle.
Il primo lotto fino a Sardagna prevede due tronchi, il primo è quello tra l'area ex Sit e l'ex Italcementi. Il Comune di Trento ha



Un'immagine della futura stazione di partenza a Trento, sul tetto dell'Hub intermodale sull'area ex Sit



La stazione intermedia all'ex Italcementi. Sopra, la futura stazione di Sardagna

già affidato i lavori di realizzazione del nuovo Hub intermodale all'ex Sit, e le forme della stazione di partenza mirano all'inserimento architettonico nella nuova edificazione all'ex Sit. Il piano di imbarco è previsto sul tetto dell'hub, ipotizzato con uno spazio verde. E i materiali previsti sono il larice per gli imbotti di passaggio delle funivie, la lamiera zincata verniciata o l'alluminio, il vetro per le grandi vetrate agli ingressi, il cemento e l'acciaio.

La stazione intermedia all'ex Italcementi sarà direttamente collegata all'edificio destinato a parcheggio multipiano tramite scale e ascensori e posizionata lungo il futuro percorso ciclo-pedonale, per agevolare un accesso rapido in funivia ai bikers. Nel

multipiano in destra Adige, almeno **100** posti auto saranno riservati all'impianto funiviario.

Nuova stazione a Sardagna.
A Sardagna, la stazione intermedia sarà realizzata più vicina al paese, nella parte sud dell'abitato, in un'area oggi coltivata ad orto. Per il collegamento con il paese è previsto l'allargamento a due corsie dell'attuale strada, per circa **400** metri. Qui, presso la intermedia di Sardagna, saranno realizzati anche i magazzini dei veicoli (cabine) per entrambi i lotti: saranno magazzini ipogei (interrati) per minimizzarne l'impatto.

I due tronchi a monte.
Da Sardagna, gli altri due tronchi: il primo, di **450** metri di dislivello, fino alla intermedia di Vaneze, a **990** metri di quota; il se-

condo (**660** metri di dislivello) fino a Vason. La stazione intermedia di Vaneze è ipotizzata nell'area, oggi adibita a parcheggio, in prossimità della discoteca "Studio Uno" e dell'edificio dell'Apt, lungo la provinciale 85. Servirà anche da accesso alla ski area, data la vicinanza all'arrivo delle piste 3-Tre e Pinot. A monte, la nuova stazione di Vason sarà in corrispondenza dell'attuale ristorante "Bondonero" di proprietà del Comune. Una posizione considerata dai progettisti ottimale, all'imbocco della pista "Cordela", per i bus navetta di collegamento con le Viote.

L'apertura oraria.
I due lotti funiviari avranno un'apertura differenziata: la Trento-Sardagna ripropone il servizio offerto dalla vecchia fu-

niava operativa dal 1925: **11** mesi di apertura (uno è per la manutenzione) con orario 7.30-22.30, cioè **15** ore al giorno; il secondo lotto Sardagna-Vason avrà invece un'apertura limitata a **8** mesi estate e inverno, per **9** ore al giorno (**10** ore di occupazione del personale) dalle 8.30 alle 17.30. L'impianto Trento-ex Italcementi-Sardagna sarà una cabinovia ad ammassamento automatico con cabine a **10** posti, velocità media di **6** metri/secondo e tempo di percorrenza di **5** minuti e **15** secondi. Anche il lotto a monte avrà una cabinovia ad agganciamento automatico da **10** posti, in grado di trasportare **1.800** persone/ora alla velocità di **6** metri al secondo e un tempo di percorrenza superiore ai **7** minuti.

Modello Funivia del Renon.
A supporto della sostenibilità economica del progetto, la stima è di arrivare a **630 mila** passeggeri annui con il primo lotto fino a Sardagna (oggi sono **180 mila**) e a **910 mila** con la tratta completa fino a Vason. La tariffa è prevista di **1,5** euro a corsa, ma sarà più onerosa, come detto, per chi sale occasionalmente e agevolata per gli abbonati. Il riferimento è la Funivia del Renon (**1,36** euro per gli abbonati) che registra **1,2 milioni** di passeggeri/anno (**50%** in estate) e un grado di copertura dei costi di gestione di **1,3 milioni** su **1,8**. In rapporto ai costi, la Funivia del Bondone porterebbe **43 milioni** di euro di benefici, soprattutto grazie alla riduzione della congestione stradale.