

COLLEGAMENTO

Definito il “quadro esigenziale” per calamitare gli investimenti privati

Trento-Bondone, il business è a valle

Il mega parcheggio all'ex Italcementi può rendere attrattivo investire

Per il collegamento a fune Trento-Bondone, balzano all'occhio due elementi. Primo, serve “correre”. Il decreto 23 dicembre 2022 del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, **Matteo Salvini**, ha previsto l'assegnazione alla Provincia di **37,448 milioni** di euro per realizzare l'“Impianto di trasporto collettivo tra la città di Trento ed il Monte Bondone - Lotto 1 Trento-Sardagna” (con lo stesso decreto 37,5 milioni vanno a Bolzano per la Funicolare Merano-Scena Tirolo).

Tutto bene. Ma c'è un dato che preoccupa: le risorse del governo, sul Fondo per il trasporto rapido di massa, sono revocate «qualora il soggetto beneficiario non provveda all'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2025». Ecco per-

Dalla mera gestione dei passaggi tra l'ex Sit e Vason è previsto un disavanzo annuo di 2,58 milioni di euro



La stazione intermedia prevista in zona ex Italcementi e, a destra, la stazione di partenza ipotizzata nell'Hub intermodale all'ex Sit

ché si deve correre e la Provincia, nei giorni scorsi, ha pubblicato il bando che indica il “quadro esigenziale per la progettazione, realizzazione e gestione di impianto di trasporto tra Trento ed il Monte Bondone”.

Il secondo elemento riguarda lo spazio di manovra del (o dei) soggetto privato interessato. Il bando serve infatti a coinvolgere le imprese (scontato che le prime interessate siano le ditte del settore funiviario, Leitner e Doppelmayr) nella presentazione di una proposta di finanza di progetto. E ciò in ragione del fatto che la partecipazione della Provincia, con i **37,448 milioni** governativi citati, serve a realizzare il primo lotto, servizio urbano Trento-Sardagna, mentre quello successivo (extraurbano) tra Sardagna e Vason sarà a carico del privato.

È però chiaro che non si fa *business* con il trasporto pubblico, perennemente in deficit. E che, quindi, non è alle funi che si deve guardare, per capire la ragione per cui i capitali privati si metteranno eventualmente in gioco.

La manifestazione di interesse sarà pubblicata dalla Provincia entro il 31 dicembre. Il “quadro esigenziale” propeedeutico, approvato nei giorni scorsi dal dirigente del dipartimento territorio, trasporti, ambiente, energia e cooperazione, **Roberto Andreatta**, stima un investimento complessivo di «circa 70 milioni di euro», per un «periodo di investimento che si estende dal 2023, con l'avvio degli studi preliminari e di progettazione e termina nel 2029». Sono però le due righe finali del “quadro esigenziale” ad aprire gli scenari di *business*. «La Provincia» vi si

legge «concorrerà agli oneri connessi a costruzione e gestione trentennale dell'impianto in misura max pari a **37,5 milioni** di euro, oneri fiscali inclusi. Al gestore delle infrastrutture competeranno i ricavi tariffari da utenza nonché i ricavi connessi alla gestione di eventuali servizi e opere connesse all'impianto».

Ecco il punto: gli eventuali servizi ed opere connesse. Quali? Chi avvanzerà la proposta di finanza di progetto (cioè di partenariato pubblico-privato) avrà massima libertà. Potrà proporre ciò che vuole. E Provincia e Comune danno per scontato proponga di costruire e gestire il parcheggio multipiano in zona ex Italcementi. Lì, il ticket per minimo **1.500** posti auto è un *business* certo, 365 giorni all'anno. Non solo per chi utilizzerà le telecabine

per il Bondone. Non a caso, il “quadro esigenziale” stabilisce che «la prima stazione intermedia (all'ex Italcementi, ndr) sarà collegata direttamente all'edificio destinato a parcheggio multipiano tramite scale e ascensori e sarà inoltre posizionata lungo il nuovo tracciato ciclo-pedonale così da offrire l'accesso all'impianto, e quindi al Monte Bondone, anche ai bikers».

I privati, quindi, potranno proporre qualsiasi cosa (anche negozi, bar, spazi palestra) da realizzare e gestire per trent'anni, per coprire i **35 milioni** di opere e il disavanzo di gestione del collegamento, stimato in **2,58 milioni** l'anno. Ma è evidente che a rendere attrattivo l'investimento sarà il parcheggio di attestamento che intercetterà i flussi automobilistici in ingresso

alla città e sarà collegato al centro dalla passerella ciclo-pedonale sul fiume.

L'attuale Funivia Trento-Sardagna garantisce circa **180 mila** passaggi l'anno, tra le 7 e le 22.30. La stima è che il nuovo collegamento Trento-Vason, che avrà il suo fulcro nell'Hub intermodale all'ex Sit (stazione di partenza) intercetti, è la previsione parametrica, **910.750** passaggi/anno. Gli utenti individuati per l'area ex Italcementi sono rappresentati dagli utilizzatori del parcheggio multipiano (**1.500** posti auto) e dal parcheggio del nuovo quartiere in Destra Adige (altri **500** posti). L'ipotesi progettuale stima **1.000** utilizzatori giornalieri del mega parcheggio e altri **200** utilizzatori dello studentato sul primo tronco dell'impianto (ex Sit-ex Italcementi). Che si traducono in una domanda di **300 mila** passaggi annui per gli utilizzatori del parcheggio e di **36 mila** di studenti. Nel dettaglio, i ricavi tariffari (**1,5** euro di ticket) sarebbero di **1,39 milioni**, a fronte di costi di esercizio di **3,97 milioni**. Per questo diventa essenziale il *business* della gestione in primo luogo dei parcheggi.