

Andreatta ha fatto il punto durante il convegno sulla decarbonizzazione della mobilità. Chiudere la strada? Il codice non lo permette. Si deve lavorare sulla sosta»

Dopo lo stanziamento di 89 milioni di euro, ora si accelera. Calcolata la necessità di una compensazione di 3 milioni di euro, 3 euro a passeggero. Per la Valsugana sono 6

Funivia, ci penserà Trentino trasporti

L'obiettivo: in funzione nel 2028. Niente privati, sarà trasporto pubblico

CHIARA ZOMER

Nella partita della funivia per il Bondone sarà grande protagonista Trentino Trasporti: la partecipata non si occuperà solo della gestione del futuro servizio, ma le verrà affidata in generale la responsabilità di seguire il progetto. Lo si è capito ieri, nell'ambito del convegno sulla decarbonizzazione, quando il dirigente del dipartimento enti locali e ambiente Roberto Andreatta ha scandito la road map: entro dicembre 2025 si dovrà partire con i lavori, con conclusione entro il 2028. E soprattutto ha chiarito una cosa che forse era sfuggita: lo stanziamento di 88,8 milioni di euro nell'assestamento, significa che la funivia per il Bondone sarà a tutti gli effetti servizio pubblico, con ciò che comporta questo in termini di compensazione degli eventuali disavanzi di gestione. Quanto? Si prevede 3 milioni l'anno.

Il contesto: trasporti in sede fisica. L'idea della funivia è sempre più interessante, in tempi di penuria di autisti. Lo evidenzia lo stesso Andreatta: «Parliamo di funivia in un momento in cui saltano 6 turni di autobus al giorno a Trento, perché la professione di autista è in profondissima crisi in Italia e in Europa. I trasporti in sede propria saranno la salvezza, andando il sistema verso una sempre più forte automazione ed essendo con il tempo i trasporti non in sede propria di difficile gestione anche rispetto al tema del personale».

La funivia come trasporto pubblico. Molto si è discusso se il grande impianto dovesse essere il frutto di un partenariato pubblico privato o meno. In realtà, lo stanziamento della giunta provinciale di 88,8 milioni di euro nell'Assestamento di bilancio ha tagliato la testa al toro. Sarà trasporto pubblico. E questo per un motivo sostanzialmente: non conveniva un ppp. Mancando le cosiddette «opere calde», quelle cioè da cui si guadagna, un privato avrebbe chie-

La stazione di partenza del futuro impianto. A destra il tragitto

sto un canone annuale. Tanto vale - questo il ragionamento gestire la partita come trasporto pubblico. Questo fa discendere un secondo dettaglio non insignificante: «Considerando l'intera tratta, quindi non solo fino a Sardagna, trasporto pubblico di interesse generale, è equiparato alle altre tratte di trasporto pubblico, dal punto di vista della possibilità di compensazione rispetto al disavanzo gestionale».

Tre milioni l'anno. Quanto sarà necessario garantire, in termini di risorse finanziarie? In Provincia due conti li hanno fatti, «prendendo in modo molto molto prudente i dati di Malcesine e del Renon». E ci si attende tre milioni di euro l'anno di disavanzo. Tanto da considerare il grande impianto uno sfizio della città insostenibile per la fiscalità generale? Mica tanto. «Se facciamo un'analisi costi benefici, stimiamo un disavanzo di 3-4 milioni l'anno, per la Trento Malè sono 12 milioni di euro l'anno, per la Valsugana uguale, per la città di Trento 20 milioni di euro, in tutta la provincia 120 mi-

lioni di euro» ha snocciolato cifre Andreatta. E ancora più chiaro: «Per la funivia del Bondone si parla di 3 euro a passeggero, per la ferrovia della Valsugana, con 5.500 passeggeri giorno, significa 6 euro a passeggero. Lascio a voi le valutazioni». Ecco perché si è scelta l'opzione pubblica: nell'ipotesi di partenariato pubblico privato il canone sarebbe stato paragonabile alla compensazione prevista, quindi non conveniente. E poi - va detto non c'era la fila di investitori pronti a metterci soldi e idee.

La tempistica. Stanziati i soldi, il resto verrà di conseguenza. A partire da chi gestirà la partita: «la Provincia, avvalendosi di società di sistema, potrà anche considerare detraibile l'Iva, che con queste cifre non è banale». Significa affidare il grande impianto a Trentino Trasporti, magari in partnership con Trentino sviluppo. Il chi fa cosa dovrebbe essere definito entro ottobre. Quanto al progetto, entro dicembre 2025 dovranno essere affidati i lavori, entro il 2028 si conta siano finiti. Superate le

perplexità riguardo all'elettrodotta di Sardagna, serve concludere le analisi circa l'esatta collocazione della stazione di arrivo e partenza. Confermate le tre stazioni. Sardagna, Vaneze, Vason. Confermato anche il ruolo dell'impianto come mezzo principale di collegamento con l'ex Sit, per chi lascia l'auto nel futuro parcheggio d'attestamento.

La strada non si chiude. Su questo serve chiarezza: chi immagina la funivia come primo passo per chiudere la strada a chi non è residente o non ha attività economiche, è fuori strada. «Il Codice della Strada lo vieta - chiarisce Andreatta - è evidente che è la sosta l'unico sistema per disincentivare la salita in auto».

Motorizzazione. Resta una do-

manda: la funivia è compatibile con la motorizzazione o serve spostarla? Su questo Andreatta spiega che questa partita non è ancora definita: «È evidente che spostare la motorizzazione non sarebbe banale, in termini economici. Il progetto non riguarda il parcheggio multipiano, è rispetto a quello che andrà valutata la compatibilità».