

IL CASO DELLA SETTIMANA » IL RILANCIO DEL BONDONE

di Sandra Mattei

TRENTO

È il cavallo di battaglia del Patt. Non a caso le fibrillazioni nella maggioranza di Palazzo Thun sono state messe a tacere anche con l'assegnazione della delega del Monte Bondone al consigliere del Patt Dario Maestranzi, che appena insediato ha dichiarato di volere andare fino in fondo con il progetto di funivia Trento - Vason.

Un progetto, del quale si parla da quasi cent'anni, da quando fu inaugurata la funivia di collegamento tra il capoluogo e Sardagna e che attende da allora il suo completamento. In mezzo, annunci, promesse, cordate di privati, masterplan bell'e confezionati con l'obiettivo di creare l'effetto città e dare un impulso al sempre sofferente sviluppo del turismo sulla montagna di Trento, oltre la stagione invernale. Ora arriva lo studio su "Economia e lavoro", una delle aree tematiche analizzate dal Patt, presentato ieri in un incontro pubblico alla sala Rosa della Regione. A coordinarlo, il consigliere provinciale delle Stelle alpine Luca Giuliani, che ha raccolto contributi di esperti, dai sindacalisti, ai docenti universitari, agli economisti, per un'analisi sulla situazione economica del Trentino e per individuare dei punti di rilancio. Tra questi, entra a pieno titolo anche il progetto di funivia Trento Bondone, di cui si è parlato ieri all'incontro. Il Patt ci crede, per questo ha affidato uno studio di fattibilità che simula uno scenario in project financing. Lo studio porta la firma di Gabriele Gattozzi, economista, tesserato del Patt e partecipante al tavolo "Economia e lavoro" che ha particolarmente a cuore il progetto della funivia. «Vivo a Sardagna - spiega Gattozzi - perciò prendo quasi tutti i giorni la funivia e sono coinvolto in prima persona nel progetto che potrebbe dare una svolta alla mobilità da e verso il Monte Bondone».

La simulazione del project financing prevede due scenari: un numero ottimistico di passeggeri al giorno (scenario alto) e uno meno (scenario basso), un calcolo di quanti potrebbero essere all'anno e, in base al costo dell'impianto, ed al costo del biglietto, il tempo di ammortamento. «Ho ipotizzato - premette Gattozzi - il project financing, perché è lo strumento per realizzare opere pubbliche, come infrastrutture e servizi, per cui gli investitori possono contare sui profitti del "cash flow", ovvero il flusso di cassa dell'opera realizzata». L'opera dovrà trovare allora solo investitori privati?

«No, - risponde Gattozzi - io ipotizzo anche il contributo pubblico. Non solo, perché sia produttivo, presuppone che si renda più attrattiva anche l'offerta della località. La mia simulazione prevede che ci sia nello scenario alto, un'ipotesi di 360 passeggeri al giorno, in quello basso 288. Preciso che anche lo scenario basso è ambizioso, perché 288 passeggeri sono molti. Ho preso come riferimento l'impianto di Malcesine - Monte Baldo, che può essere paragonabile a quello per il Bondone, come lunghezza e numero di corse».

Ecco i dati: si ipotizza una durata della corsa di 18 minuti per un dislivello di 1600 metri circa. La portata della cabina sarebbe di 35 persone, per 32 corse giornaliere (su un'ipotesi di corsa ogni 30 minuti, dalle ore 7 alle 22, per tutto l'anno), per un to-

Bondone, sulla funivia il Patt ha il suo progetto

Presentato ieri al tavolo "Economia e lavoro" la simulazione di project financing. Portata 35 persone, corse 32 al giorno, costo 30 milioni ammortizzati in 14 anni



Il progetto della funivia Trento Bondone torna al centro del dibattito

tales di 360 passeggeri (scenario alto) o 288 (scenario basso), che corrisponderebbero rispettivamente a 131.400 l'anno o a 105.120. Se il costo dell'impianto fosse di 30 milioni di euro,

con 300 mila euro annui di costi per il personale e la manutenzione, l'ammortamento dell'impianto per lo scenario alto (360 passeggeri) sarebbe di 13 anni, per quello basso di 14 anni. Due



Il progetto del Patt prende come riferimento la funivia Malcesine - Baldo

ipotesi anche per il costo del biglietto: se questo fosse di 18 euro (andata e ritorno) il fatturato annuo sarebbe di 2 milioni e 365.200 mila euro, se si ipotizza di 20 euro, il fatturato annuo sa-

le a 2 milioni e 628 mila per lo scenario alto. Il fatturato calerebbe a 1 milione 892.160 mila per il numero di passeggeri più basso e di 2 milioni e 102.400 con il biglietto più alto.