

# CORRIERE DEL TRENINO



## Funivia e Bondone

### LE MOLTE ZONE D'OMBRA

di **Michele Andreaus**

**R**ecentemente è apparsa la notizia che, nonostante il grande rullo di tamburi, non si è creata alcuna coda di investitori privati pronti ad entrare nell'ambizioso progetto funiviario del Bondone. Già in passato mi sono espresso in termini critici su questo approccio, ricevendo anche critiche, in quanto considerato detrattore del progetto. In realtà, ho sempre ritenuto che debba essere chiaro innanzitutto che questo progetto sarà interamente a carico della collettività, in quanto non sarà mai in grado di ripagare l'investimento necessario alla sua realizzazione, né ambire a poter coprire i costi di gestione. Questo vuol dire che non si ha da fare? No, ma solo che la scelta sarà squisitamente politica: se la politica ritiene questa opera importante, Comune di Trento e Provincia si indebiteranno e prenderanno le risorse da altre partite e l'impianto si farà. Ritengo quindi opportuno che si incominci a comunicare nel modo il più possibile rigoroso. Prendiamo ad esempio la notizia sopra accennata. Dai numeri apparsi sulla stampa nei giorni scorsi, si legge che l'investimento ammonterebbe a 42 milioni di Euro e il privato potrebbe beneficiare dei proventi derivanti dalla gestione del parcheggio da duemila posti macchina, con una tariffa oraria di 1,5 Euro e con un utile atteso compreso tra 2,6 e i 2,8 milioni, che non sarebbe comunque sufficiente a coprire la perdita di gestione del collegamento, stimata in 2,58 milioni.

continua a pagina 2

## L'editoriale

# Funivia Trento-Bondone ancora al palo Il privato c'è se ha un equo tornaconto e i numeri lasciano aperti molti dubbi

## Il project financing usato come un jolly per far apparire il mondo più roseo

SEGUE DALLA PRIMA

**F**acendo i classici conti della serva e prendendo per buoni i dati diffusi, ipotizzando un utile di 2,6 milioni, questo rappresenterebbe un rendimento ipotetico del 6,19% sull'investimento e già questo sarebbe un po' pochino per indurre il privato a investire. Ma come si realizzerebbe questo utile, tenendo conto che il privato dovrebbe farsi carico della gestione del parcheggio e quindi ammortamenti, oneri finanziari, personale, energia, pulizia e così via? Immaginando un utile netto pari al 10% dei ricavi, che forse è una percentuale ambiziosa, dovremmo avere ricavi dal solo parcheggio per 13 milioni all'anno. Questo vuol dire che ognuno dei 2000 posti macchina dovrebbe generare ricavi per oltre 4.300 Euro. Sempre facendo i conti sulla carta del formaggio, vorrebbe dire che ogni posto macchina dovrebbe essere sempre occupato per 12 ore al giorno

per 361 giorni all'anno. In termini più pratici, su base annua di 365 giorni, ogni stallo dovrebbe restare libero per non più di 8 minuti nell'arco delle 12 ore della giornata: 40 secondi all'ora, praticamente il tempo per entrare e uscire. Penso che verrebbero da tutto il mondo solo per vedere il parcheggio, poi magari, con l'occasione, potrebbero salire in Bondone.

Mi sono permesso di fare questi semplici e un po' provocatori conteggi, solo per evidenziare come il privato e la politica abbiamo approcci diversi e quindi differenti parametri di valutazione. Il privato si muove solo se ha un giusto ed equo tornaconto, altrimenti resta fermo. Vero, ci potrebbe essere la filantropia, ma questa si manifesta in genere in altri campi come l'arte, la cultura, lo sport, il welfare. Faccio fatica a immaginare un intervento filantropico legato a opere pubbliche. La politica invece da un lato deve soddisfare le promesse elettorali e, auspicabilmen-



Progetto Il rendering della partenza della funivia Trento-Bondone

te, realizzare una visione di lungo periodo, dall'altro fare i conti con vincoli finanziari sempre più stringenti. Ecco allora che spesso si gioca la carta del project financing o del PPP, il partenariato pubblico privato, come fosse una sorta di jolly da giocare per far apparire il mondo più roseo. In realtà le risorse però sono scarse: se si mettono da una parte, si tolgono da un'altra. In Trentino, e in Alto Adige, si è parlato molto di project financing, ma non mi risulta sia mai stato fatto nulla, salvo forse qualche piccola operazione. Sono stati fatti vari tentativi, tutti andati deserti: in anni recenti ricordo il progetto piscina di Trento, in tempi un po' più lontani l'inceneritore, di cui ancora si discute. In realtà, quando l'ente pubblico non ha le risorse immediatamente disponibili per realizzare un'opera pubblica, le deve prendere a prestito e le deve in qualche modo restituire. Nel mutuo lo schema è semplice, e lo conosciamo tutti, nel project financing è più complesso. Ma

lo schema base è che un privato si fa carico di una parte, o dell'intero investimento, anticipando in tutto o in parte le risorse finanziarie per la sua realizzazione. Poi il privato rientra dall'investimento gestendo la parte dell'opera pubblica in grado di generare ricavi per un importo sufficiente per coprire non solo i costi di gestione, ma anche per generare quel profitto che deve consentire al privato di rientrare dall'investimento in un arco temporale ragionevole. Comunque, è il proprietario dell'opera che paga: o le rate del mutuo, o il profitto del privato. I tentativi andati deserti dovrebbero mettere la collettività di fronte alla realtà dei fatti, dove i progetti, anche belli e ambiziosi, si devono comunque conciliare con le risorse disponibili. Queste possono anche derivare da anticipazione di ricchezza futura, ma l'importante è che sotto ci sia un investimento in grado di generarle. Il privato non può che ragionare in termini di ritorno finanziario in senso stretto, l'ente pubblico, giustamente, ragiona anche e soprattutto in termini di costi e benefici e di impatto dell'investimento. Ma in ogni caso, ci deve essere un modello che ci consenta di stimarlo in modo rigoroso, e che magari sia in grado di contemplare anche i piccoli incidenti che inevitabilmente accadranno per entrare e uscire dagli stalli del parcheggio in pochi secondi.

**Michele Andreus**

© RIPRODUZIONE RISERVATA