

Questo spazio è dei lettori. Per consentire a tutti di poter intervenire, le lettere non devono essere di lunghezza superiore alle trenta righe,

altrimenti verranno tagliate dalla redazione. Vanno indicati sempre nome, cognome, indirizzo e numero di telefono. Le lettere pubblicate

dovranno avere necessariamente la firma per esteso, tranne casi eccezionali. Lettere anonime o siglate con pseudonimi vengono cestinate.

via Missioni Africane, 17 38121 Trento
 Fax: 0461 - 886263
 E-Mail: lettere@ladige.it

■ Funivia del Bondone: perché non va realizzata

Da un mese a questa parte, non vi è giorno che la cronaca locale non si occupi della funivia per il Bondone, riportando previsioni cifre e numeri che non hanno alcun fondamento, fuori da ogni logica e messi lì opportunamente per giustificare l'opera e raggiungere l'obiettivo. Nessuno dei soggetti che stanno sponsorizzando l'impianto si è minimamente preoccupato dei dati incontrovertibili sul clima, che fior di scienziati hanno divulgato recentemente. Nell'ultimo decennio, la temperatura del pianeta è aumentata di un grado e il trend nei prossimi anni, di questa deriva ambientale, è destinato a peggiorare. Ciononostante, si insiste nel voler investire fior di quattrini pubblici in una realtà che da cinquant'anni ad oggi non è riuscita a decollare in nessun settore. Fanno sorridere le previsioni di un potenziale di passeggeri annui trasportati pari a 600.000.

Ciò significa, che su un arco temporale di un anno un impianto con una potenzialità di trasporto pari 1.500 persone/ora, lavorerebbe a pieno regime per un'ora al giorno e poi girerebbe vuoto. Già questa previsione declina l'inutilità dell'opera. Un impianto così, per sopravvivere deve fare almeno 5.000 passaggi/giorno.

Il consigliere Maestranzi poi (l'Adige del 15 febbraio), ha dichiarato che con la funivia in essere, si risparmierebbero 1 milione di litri di gasolio. Oggi come oggi le corse di autobus che salgono in Bondone sono tre e, ricomprendendo anche le corse su Sardinia, i chilometri percorsi dagli autobus di Trentino trasporti sono circa 200 al giorno. Considerato che un autobus percorre circa 3 km con un litro di gasolio, il consumo giornaliero è pari 67 litri gasolio, moltiplicato per 365 da un consumo totale pari a 24.455 litri/anno, ben distante dalle stime di Maestranzi.

Il calcolo poi, che ricomprende anche i consumi dei veicoli privati, a sostegno delle sue previsioni, mi sembra davvero eccessivo, oltreché gonfiato ad arte. L'unico risparmio sul quale si potrebbe essere d'accordo sono i 150.000 euro per lo skibus, ma non viene previsto il costo per il collegamento Vason - Viote. Maestranzi però non dice quanti problemi viabilistici creerebbe un parcheggio da 2.500 posti in destra Adige e quanti chili di CO₂ verrebbero riversati sulla città. Sempre Maestranzi, sfogliando il suo libro dei sogni, rincara la dose affermando che si creerebbero 200 posti di lavoro in più - a far che cosa non si sa, i posti letto in Bondone sono sempre meno - il 25% di arrivi in più, il 30% di presenze in più, finanche addirittura il 25% di passaggi in più sull'attuale impianto che porta in Palon. Chi ha redatto il masterplan (l'Adige del 15 febbraio), parla non conoscendo la realtà: si afferma che in Bondone il mercato immobiliare si sta muovendo ma non è così.

Vanno inoltre considerati i costi di gestione dell'impianto. Due milioni e mezzo di costo annuo sono dati certi, forse calcolati per difetto. Il problema sarà capire chi sarà che si assumerà questo onere. Senza ombra di dubbio il pubblico non potrà farsene carico, ad eccezione della tratta fino a Sardinia, ed è improbabile che ci siano dei privati disposti ad investire in un'opera fallimentare. Anche Michele Andreus (l'Adige del 22 febbraio), docente di Economia presso l'università di Trento, ha espresso molti dubbi sulla redditività dell'opera, sia per le quote delle piste da sci troppo basse, che per gli eccessivi costi dei titoli di viaggio, assolutamente non competitivi con il veicolo privato, aggiungo io.

Il docente esprime dubbi anche sull'attrazione sciistica del Bondone, rispetto ad altre località più blasonate e aggiunge che questo investimento genererà margini finanziari negativi, ovvero più costi che benefici, e che appunto, l'analisi costi/benefici è una cosa seria e non deve divenire uno

strumento per difendere scelte di dubbia utilità. Pertanto, credo che la realtà sia molto diversa da quanto i sostenitori dell'impianto vogliono farci credere.

Sergio Mattivi