

**Dossier tecnico :  
Le ragioni del No all'Ovovia**



**4 novembre 2022**

*Terza integrazione*

**Apporti dei componenti del Comitato scientifico sul progetto di fattibilità  
tecnico economica dd. Settembre 2022**

Il Comitato NoOvovia, costituito per dare voce ai cittadini in merito al progetto della Cabinovia, ritiene che, vista l'iniziativa del Comune di promuovere una Conferenza dei Servizi per approvare il relativo progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, sia necessario rendere pubblici i contenuti di alcuni pareri espressi dai soggetti istituzionali chiamati a pronunciarsi in merito. Inoltre evidenziare quanto emerge da un'analisi del progetto che continua a presentare vistose carenze per quanto concerne aspetti ambientali, paesaggistici, geologici, trasportistici, meteorologici e ad essere insostenibile dal punto di vista economico in fase gestionale di esercizio. (vedi Dossier allegato)

L'Amministrazione comunale e/o gli uffici si ostinano a proporre un progetto che non recepisce le osservazioni e le richieste formulate da tempo dagli Enti che hanno competenza nelle normative di legge che il progetto della Cabinovia deve rispettare.

La Soprintendenza ha richiesto in diverse occasioni di poter prendere visione in modo esaustivo, attraverso appropriata documentazione tridimensionale, di come la Cabinovia impatta nel territorio che attraversa. Il motivo di tale richiesta sta nel fatto che il comprensorio del Porto Vecchio e il bosco Bovedo sono ambiti vincolati sia paesaggisticamente che ambientalmente e il faro della Vittoria è un monumento nazionale, quindi tutti tutelati da interventi che possono compromettere la loro integrità e stravolgere la percezione non solo visiva. Inoltre non essendo il Piano Regolatore del Comune di Trieste adeguato al Piano Paesaggistico Regionale, a maggior ragione si deve procedere, in casi come questo, con adeguate analisi che consentano di individuare i punti di conflitto, i rimedi da adottare, se possibile, per mitigare gli impatti, elementi che il Comune fino ad oggi non ha fornito e continua a rimandare a fasi progettuali successive che invece la Soprintendenza chiede vengano predisposte adesso per potere esprimere un parere fondato sulla Variante e sul Progetto.

La Regione, attraverso le sue Direzioni e Servizi competenti, ha espresso già in occasione della Variante n.6 su Porto Vecchio, una serie di raccomandazioni e osservazioni puntuali che non hanno trovato riscontro adeguato da parte del Comune e pure sulle proposte di Variante per inserire la cabinovia nel PRGC, il progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica e la Valutazione Ambientale Strategica, le osservazioni ora formulate hanno tale rilevanza da meritare l'attenzione pubblica, per le conseguenze che comportano, attraverso la necessaria trasparenza, procedura che il Comune continua a negare a tutto ciò che concerne i procedimenti amministrativi sopra richiamati.

In particolare rispetto quanto richiamato e osservato dagli uffici regionali si evidenzia:

1) VIABILITA' ".....lo Studio presentato (dal Comune) per la Variante al Piano regolatore Generale Comunale Accesso Nord mobilità sistemica e turistica...viene descritto come **NON SIGNIFICATIVO** l'impatto sulla rete di primo livello (cap. 5.2) poiché il decremento nell'ora di punta, calcolato in 450 veh, viene ripartito tra diverse origini destinazioni e solo sulla penetrazione costituita dalla SR 58 si avrebbe una diminuzione del 10%".

2) TPL E CABINOVIA "...in tutta la relazione (del Comune) si afferma che la Cabinovia è parte integrante del Trasporto Pubblico Locale.....Riguardo a ciò si ritiene di evidenziare che la qualificazione della Cabinovia "...quale parte integrante della rete di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di Trieste" formulata dal Comune, non trova riscontro oggettivo né nell'iter seguito dallo stesso Comune per la definizione del progetto e la sua proposizione a finanziamento statale, né nel contesto normativo di riferimento (la legge regionale di settore n.23/2007), dall'esame dei quali risulta chiaro che la Cabinovia **NON PUO' CHE QUALIFICARSI ALLO STATO COME SERVIZIO AGGIUNTIVO** di TPL, **REALIZZATO DAL COMUNE, AL QUALE FANNO CARICO**

## **ANCHE I CONSEGUENTI ONERI DI GESTIONE”.**

**E'** importante ricordare che il progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica al momento non ha la conformità urbanistica, in quanto non è inserito per la parte Bovedo - Opicina nel Piano regolatore Comunale, requisito che costituisce pre-condizione per l'esame e successiva approvazione del progetto. Risulta pure carente e contraddittorio su come impatteranno le attività di cantiere per la costruzione delle fondamenta e dei basamenti su cui poggeranno i piloni della cabinovia, e le piste di servizio per l'accesso ai siti interessati in Bosco Bovedo.

Questi sono solo una parte delle osservazioni pervenute agli uffici comunali da parte dei soggetti coinvolti in questa fase, ma che per le loro conseguenze sui tempi dei procedimenti, sui contenuti del Progetto e la predisposizione e adozione della Variante, sugli impatti che l'ambiente potrebbe subire, ancora non determinati puntualmente, sui costi che verranno scaricati sulla collettività per la gestione dell'impianto, elementi tutti non comunicati alla cittadinanza, riteniamo di porli all'attenzione e al dibattito dei cittadini che devono essere messi in grado di poter decidere su aspetti così rilevanti per il loro futuro. E' doveroso ricordare che il tempo a disposizione per arrivare alla conclusione dei procedimenti e portare a casa il finanziamento si sta riducendo con l'ipotesi sempre più probabile di perdita del finanziamento. Da quanto sopra evidenziato, accertabile nei contenuti della documentazione inviata nel corso del tempo all'Amministrazione comunale dai Soggetti Pubblici aventi titolo e dal Comitato, che comprende Associazioni, Partiti, movimenti e Organizzazioni varie nonché privati cittadini, si può evincere in modo chiaro di chi sarà la responsabilità nell'aver ignorato gli appelli di tutti coloro che hanno a cuore il divenire sostenibile del territorio e il rispetto delle leggi e normative vigenti.

Trieste, 4 novembre 2022

COMITATO NOOVOVIA

[info@noovovia.it](mailto:info@noovovia.it)

## Confronto Cabinovia Zagabria e Trieste

La cabinovia di Zagabria è entrata in servizio 8 mesi fa ed è simile non solo per impianto e tipologia di cabine, ma pure per lunghezza di percorso e capacità oraria quasi identica a quella prevista per Trieste, conseguentemente si possono fare una serie di confronti tra risultati attesi e messa in esercizio. La differenza sta solo nella potenza d'impianto per superare il dislivello che è doppio rispetto quello di Trieste.

Negli 8 mesi d'esercizio, il picco di passeggeri è stato registrato nei primi mesi grazie ai forti sconti promozionali sui prezzi dei biglietti e alla naturale curiosità degli abitanti.

La Cabinovia ha trasportato dall'entrata in servizio nei primi 7 mesi 270.000 passeggeri, che significa una media di 38.571 passeggeri mese, con proiezione annua per un totale di 462.852 passeggeri. Volendo desumere una media giornaliera dal dato mensile, fermo restando che le stagioni influiscono in modo determinante sull'utilizzo dell'impianto, risultano 1285 passeggeri/giorno, dato molto lontano da quello atteso di 10.000 passeggeri/giorno.

Di seguito un confronto tra i due impianti:

	Zagabria	Trieste
Lunghezza percorso	5,017 km	4,7 km (*)
Dislivello superato	754 m	350 m
Tipologia impianto	monofune	monofune
Costo di realizzazione	mil. 100 €	(previsto) mil. 58 €
Abitanti	770.000	201.091
Previsione passeggeri giorno.	10.000	12.638
Previsione passeggeri ora di punta	non pervenuta	1.658
Attuale media passeggeri/giorno ----	1.285	
Fermo esercizio per vento km/h	70 km/h	90-100

Va evidenziato che nei primi 8 mesi di esercizio la cabinovia è rimasta ferma per vento e problemi tecnici 45 giorni.

(\*) la lunghezza originariamente prevista (4,2 km) è stata modificata a seguito dello spostamento della stazione da Campo Romano al quadrivio di Opicina.

## FERMO PER VENTO FORTE

Nel nuovo progetto (rif. TS1.130.01.R.0) si dice che "...Particolare attenzione è stata posta nella determinazione del massimo vento ammissibile in esercizio e sulle relative giornate di fermo impianto previste in funzione dell'analisi dei dati storici degli eventi di Bora...".

Nel progetto preliminare precedente, il vento massimo era di 80 km/h (ora non indicato) ed il rallentamento avveniva con 70 km/h. Erano state stimate le seguenti:

- giornate di chiusura per manutenzione obbligatoria (18);
  - giornate di chiusura totale per vento massimo (20);
  - giornate di chiusura parziale per vento massimo (10);
- per un totale di 322 giornate di apertura all'esercizio annuali

Nel nostro dossier tecnico, avevamo indicato invece che "...fa capo al progettista dell'opera indicare il limite di vento per la riduzione di funzionamento (fermo temporaneo) ed il limite di chiusura dell'impianto. Questi 2 limiti non superano mai, nelle autorizzazioni in essere per impianti come quello previsto a Trieste, rispettivamente i 60 km/h ed i 70 km/h." Tali affermazioni erano tra l'altro molto conservative. A Sesto, il conduttore dell'impianto conferma che già a 50 km/h suona l'allarme, dopo 2-3 allarmi l'impianto viene fermato.

Il documento analizzato TS1.130.01.R.0 è molto dettagliato e con un approccio apparentemente più scientifico, nello stesso vengono fatte delle fondamentali ipotesi che non sono plausibili. In particolare:

- Il vento massimo d'esercizio è stato fissato a 75 km/h, nonostante ciò sia in palese contraddizione con altri impianti simili. A pag.6 c'è uno specchietto che riporta i risultati...con 75 km/h "costanti", maggiorati del 40%, la cabina semi vuota si piega di 0,2 radianti ovvero di 11 gradi...che non è poco. Ma il reale problema è la ben nota variabilità del vento che potrebbe creare risonanza e far oscillare le cabine molto più degli 11 gradi di cui sopra, ovvero il 40% di tolleranza potrebbe essere ben maggiore. Ci sarà pure un motivo per il quale in montagna si fermano a 70 km/h.

- Collegato al punto precedente, la verifica di massimo vento accettabile è stata eseguita solo sulla sezione trasversale, mentre non c'è traccia della verifica longitudinale. La superficie longitudinale della cabina è ben superiore a quella trasversale e quindi a parità di vento la pressione e lo sbandamento sono superiori. Non si sa comunque per quale motivo lo sbandamento longitudinale ammesso sia di 0,34 radianti, circa 20 gradi.

- Il vento massimo fuori esercizio è stato fissato a 120 km/h, senza spiegazioni ed in maniera molto preoccupante (in pratica significa che se la bora non supera i 120 km/h gli ovetti rimangono appesi sopra le strade, sopra la gente e adesso anche sopra una casa in Campo Romano).

- A pag. 11 si dice che "...la posizione della stazione "Istituto Nautico di Trieste" sembra essere maggiormente rappresentativa poiché collocata in posizione più interna alla costa e simile alla posizione della linea dell'impianto;..". Peccato che l'anemometro in oggetto non è a norma e la posizione non è per nulla rappresentativa, in quanto il tratto Opicina-Bovedo è proprio nel "famoso" canalone della bora, nel quale il vento s'incanala scendendo dall'altopiano aumentando di velocità e producendo enormi variazioni di velocità e di direzione, cosa nota e risaputa dai velisti delle società nautiche di Barcola Bovedo. Si tenta di dimostrare che non fa molta differenza usare i dati dell'Istituto Nautico o quelli del Molo Fratelli Bandiera, confrontando due periodi diversi di rilevazione e poi si usano i dati dell'Istituto Nautico perchè più bassi nell'ultimo periodo che è quello più significativo.

- A pag.12 si dice che "...a determinare la necessità di sospendere l'esercizio dell'impianto non è il verificarsi di poche raffiche di vento di intensità maggiori di 75km/h bensì il persistere di condizioni di vento forte;...." e che "...la direzione del vento e le condizioni locali possono diminuire o aumentare gli effetti del vento sullo sbandamento del singolo

veicolo..." e che "...Per tutti questi motivi solo con l'esperienza maturata sul singolo impianto a fune è possibile stabilire le reali condizioni oltre le quali l'esercizio deve essere necessariamente sospeso". Nonostante tutte queste premesse che evidenziano l'impossibilità a stabilire a priori il numero di giorni di fermo, totale o parziale, a pag. 13 si precisa che "...Per quanto sopra pare significativo il dato del numero di giornate ventose con raffica massima del vento di velocità superiore ai 90km/h in quanto queste possono rappresentare il numero delle giornate durante le quali il vento di Bora è sicuramente intenso e sufficientemente costante nel tempo da comportare la chiusura al pubblico dell'impianto a fune...". In pratica si passa dai già eccessivi 80 km/h della prima versione del progetto preliminare ai fantasiosi 90 km/h, per determinare il numero di giornate di chiusura per vento forte. Inoltre si aggiunge pure la fascia fino a 100 km/h, con l'intento di giustificare il fermo completo solo per velocità superiori a 100 km/h e fermo parziale (mezza giornata) per velocità tra 90 e 100 km/h.

- A pag. 15 si afferma che "...Considerato che la linea "Bovedo – Porto Vecchio – Trieste" per posizione ed inserimento tra gli edifici del porto potrebbe risultare più protetta dalle raffiche, il suo periodo di chiusura potrebbe risultare inferiore....Nelle successive fasi di progettazione andranno valutate le modalità più idonee per sopperire alla chiusura dell'impianto durante le giornate di Bora.". Quindi come deve intendersi questa affermazione? Si lascia in esercizio solo il tratto in piano, in presenza di vento che supera gli 80 km/h ? Ma quali sono queste fasi successive ?

Sempre a pag. 15 si dice che "...Considerato che gli eventi di Bora vengono previsti dalle previsioni meteorologiche con un paio di giorni di anticipo sarà possibile utilizzare le giornate di "chiusura forzata" per pianificare e realizzare le manutenzioni periodiche sui veicoli e sulle componenti meccaniche di stazione evitando ulteriori periodi di chiusura dell'impianto per la loro realizzazione.....". A riguardo i dati oggi a disposizione dimostrano la forte imprevedibilità dei giorni con vento forte, ad esempio si possono prevedere 50 km/h e poi ritrovarsi con 90 km/h; in realtà le raffiche con velocità superiori sono difficili da prevedere. Al fine di pianificare le attività di manutenzione i 2 gg di anticipo sul vento forte, sembrano pochi per attivare una squadra di manutentori (esterni).

Per riassumere quanto sopra affermato la seguente tabella mette a confronto le due versioni del progetto preliminare e "la realtà dei fatti" per come indicato nel dossier tecnico predisposto e presentato dal Comitato la scorsa primavera.

<b>Parametro di progetto</b>	<b>Prima versione progetto preliminare</b>	<b>Seconda versione progetto preliminare</b>	<b>Dossier tecnico del comitato</b>
<b>Soglia d'allarme [km/h]</b>	-	65	-
<b>Soglia rallentamento impianto [km/h]</b>	70	75	60
<b>Soglia di fermo impianto [km/h]</b>	80	90 -100	70
<b>Soglia di messa in sicurezza cabine [km/h]</b>	-	120	-
<b>Giorni di chiusura totale per vento forte</b>	20	9	48
<b>Giorni di chiusura parziale (al 50%) per vento forte</b>	10	9	28
<b>Giorni di chiusura equivalenti per vento forte</b>	25	13,5	62

Questi i dati dalla provincia di Trento.

Uno solo dei sei impianti identici a quello di Trieste ha come vento massimo di esercizio 80 Km/h . Tutti gli altri 70 Km/h o meno. Dai dati ARPA il numero medio di giornate che a Trieste superano i 70 km/h degli ultimi 10 anni è 64,3.

#### IMPIANTI A FUNE AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO - CABINOVIE A 10 POSTI - PROVINCIA DI TRENTO

Funivia Molveno - Pradel

Velocità massima di esercizio m/s 5,00

Velocità massima del vento di esercizio km/h 70

5) Se il vento supera la velocità di 90 km/h è necessario portare tutti i veicoli in magazzino

Le biciclette devono essere posizionate all'interno della cabina. Possono essere trasportate massimo n°2 biciclette per cabina con i rispettivi conducenti

Numero massimo di passeggeri per veicolo N' 8 seduti 10 in piedi

Funivia Castelir – Le Fassane

Velocità massima di esercizio m/s 6,00

Velocità massima del vento di esercizio km/h 80

le biciclette devono essere posizionate all'interno della cabina. Possono essere trasportate massimo n°2 biciclette per cabina con i rispettivi conducenti

Numero massimo di passeggeri per veicolo N' 10

Funivia Le Fassane – La Morea

Velocità massima di esercizio m/s 6,00

Velocità massima del vento di esercizio km/h 80

Funivia ALBA DI CANAZEI – CIAMPAC

Velocità massima di esercizio m/s 6.0

Velocità massima del vento di esercizio km/h 70

Numero massimo persone disabili per veicolo: 1

Numero massimo di passeggeri per veicolo N' 10/5 inv 10/10 est

Funivia SAN MARTINO - VALBONETTA

Velocità massima di esercizio m/s 6.0

Velocità massima del vento di esercizio km/h 70

In presenza di vento forte, al superamento della soglia dei 70km/h l'impianto rallenta automaticamente alla velocità massima di 2,5m/s (impostabile fino a 1,0 m/s); per velocità del vento inferiori il ritorno alla velocità nominale è comandato dal macchinista premendo il pulsante di ripristino allarme presente sul pulpito di comando.

L'esercizio in presenza di vento forte di intensità superiore ai 70km/h è vietato e il funzionamento a bassa velocità in tali condizioni deve essere limitato per lo scarico della linea e per l'immagazzinamento dei veicoli.

E' ammesso il trasporto delle biciclette all'interno delle cabine purché sia esclusa la promiscuità di ciclisti e pedoni all'interno della stessa cabina

Numero massimo di passeggeri per veicolo N' 10

Funivia Dosson Selletta

Velocità massima di esercizio m/s 6.0

Velocità massima del vento di esercizio km/h 68

Velocità massima del vento oltre la quale effettuare immagazzinamento dei veicoli km/h 77

Numero massimo di passeggeri per veicolo N' 10

Funivia Fortini Pradalago

Velocità massima di esercizio m/s 6.0

Velocità massima del vento di esercizio km/h 68

E' prevista l'obbligatorietà di eseguire la rimessa a magazzino dei veicoli allorquando sia previsto un vento superiore a 75 km/h.

Numero massimo di passeggeri per veicolo N' 10

## **OVOVIA - AGGIORNAMENTO DELLA SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA SULLA BASE DI NUOVI ELEMENTI**

### **1. PRECEDENTI VALUTAZIONI E RISULTATI**

Si ricorda la valutazione economico-finanziaria del progetto effettuata ad aprile 2022 che prevedeva un volume di passaggi pari a quello dell'impianto di BREST cioè n. 929.000 anno.

I costi di costruzione e gestione erano stati mantenuti come da progetto preliminare del proponente Comune di Trieste.

I Fondi PNRR sono stati considerati, ai fini IVA, imponibili - al 10% - per cui i 48 mil € diventano 44,5 mil € imponibili e 4,4 mil € IVA a debito compensabile con l'IVA a credito della gestione.

Infine, si è ipotizzato un funzionamento annuo dell'impianto per 282 gg.al netto dei gg.di manutenzione (18 gg.) e di vento > di 70 km/h (65 gg.).

Risultato: nel piano le perdite iniziali erano di circa 2.200.000 € e negli anni aumentavano per effetto dell'ammortamento delle spese straordinarie e periodiche di revisione e sostituzione cavi e cabine che nei 40 anni ammontano a 19,35 mil €. Infatti, la media delle perdite (totale perdite diviso 37 anni di gestione - 3 sono di costruzione) era di 2.752.000 € e di complessivi 101,8 mil € per tutta la durata della concessione. Ciò determinava anno dopo anno un capitale netto negativo che imponeva la ricapitalizzazione annuale pena lo scioglimento della società.

Si rileva, infine, che in termini di cassa e liquidità, la situazione fortemente negativa è rappresentata da un dato su tutti: liquidità negativa (debito bancario a breve) per 97 mil di € (attualizzata al tasso del 3%, come indicato nel progetto per il calcolo del VAN valore attuale netto cioè i flussi di cassa attualizzati porta ad un valore negativo attualizzato di 53,8 mil €).

## **2. AGGIORNAMENTO**

Ci sono **alcuni elementi finanziari nuovi che impongono un aggiornamento** e precisamente:

- E' stato calcolato l'aumento dei costi di costruzione che si è verificato dalla stesura del progetto (2019) ad oggi e ne è risultata una lievitazione di 9,6 milioni di €, IVA compresa. Al netto dell' IVA l'incremento dei costi è di 8,7 milioni di €
- Per far fronte a detto aumento pare si stia pensando ad un finanziamento della cassa Depositi e Prestiti
- E' stato calcolato anche un incremento dei costi di energia elettrica da 821 K/€ a 1.198 K/€ , incremento di 378 K/€, pari al 45,9%.
- Sono stati rivisti i costi di manutenzione ordinaria riducendoli da 763 K/€ a 723K/€.

## **2. VALUTAZIONE DEI NUOVI ELEMENTI**

Sono state applicate le variazioni ed elaborato un nuovo Piano Economico Finanziario di 40 anni di prevista concessione e va detto:

- Mentre nella precedente versione non erano stati calcolati ammortamenti per effetto dell'integrale copertura dei costi di costruzione data dai fondi PNRR, nell'attuale aggiornamento, a fronte di un aumento dei costi, non è prevedibile un aumento dei fondi PNRR per cui l'incremento di 8,747 mil € va ammortizzato e la parte IVA del maggior costo di 0,875 mil € entra nel campo calcolo dell'IVA a credito/debito.
- Vengono recepiti i maggiori costi di energia e i minori costi di manutenzione. Invariato il resto.

Va da sè che nell'insieme le variazioni portano ad una situazione ancora più negativa che rende ancor più grave la situazione di liquidità e di patrimonio

netto per effetto delle perdite.

### **3. RISULTATI**

Anche in questo piano le perdite iniziali di 2.200.000 €/anno negli anni aumentano per effetto dell'ammortamento delle spese straordinarie e periodiche di revisione e sostituzione cavi e cabine che nei 40 anni ammontano a 19,35 mil €. Tanto che la media delle perdite (totale perdite diviso 37 anni di gestione- 3 sono di costruzione) è ora di 3.690.000 € e di complessivi 136,8 mil € durante tutta la concessione.

Pesano nella nuova situazione anche gli interessi passivi della Cassa Depositi e Prestiti (ipotizzato un tasso agevolato all'1,5% ed una durata di 20 anni parametri tutti da verificare).

Nell'analisi, come in quella dello scorso aprile, **gli interessi passivi sul debito a breve non sono stati conteggiati** nel presupposto che la situazione, per continuare ad operare e non chiudere, imponga interventi annui di liquidità per il ripianamento delle perdite che nelle ipotesi fatte non sono stati previsti. Ciò determina nuovamente e in modo ancor più elevato anno per anno un capitale netto negativo che impone la ricapitalizzazione anno dopo anno pena lo scioglimento della società.

I gg. annui di funzionamento (282 gg./anno al netto di 18 gg. per manutenzioni e 65 per vento >70 km/h) sono stati mantenuti.

Si rileva, infine, che in termini di cassa e liquidità, la situazione si mantiene ancora più negativa. La liquidità, infatti, è negativa (debito bancario a breve) per 131,9 mil € che, attualizzata al tasso del 3% - come indicato nel progetto per il calcolo del VAN valore attuale netto cioè i flussi di cassa attualizzati - porta ad un valore negativo di 70,8 mil €.

### **4. CONCLUSIONI**

I nuovi costi di costruzione, peraltro, non sono stati controllati e potrebbero esser stati stimati per difetto (rappresentano il 19,6% del costo di costruzione

originale che potrebbe non bastare in quanto i materiali usati per la costruzione hanno subito tra i maggiori rincari tra i materiali in generale).

Il piano accoglie ora partite che prima non erano presenti quali ammortamenti ed interessi passivi. In più, per l'energia, sono stati adeguati i prezzi (da 0,17 a 0,30 - maggiorazione del 75%), forse non ancora sufficiente ma in questo campo è difficile fare previsioni a lungo termine.

Nell'analisi sono state adottate anche ipotesi prudenti e favorevoli quali il basso tasso sul mutuo CDP (1,5%) e non sono stati conteggiati gli interessi passivi sul debito bancario a breve.

Concludendo, diventa ancora più evidente che il progetto è fortemente carente dal punto di vista economico/finanziario perchè solo con un numero di passeggeri impossibile da raggiungere potrebbe ottenere il pareggio tra costi e ricavi e una liquidità non negativa. Con numeri realistici, magari anche doppi rispetto alla previsione BREST, sia in termini di liquidità (- 78 mil/€) che di perdite (-83 mil/€), il piano presenta sempre valori fortemente negativi.

Gianfranco Depingente