

Dossier tecnico: le ragioni del NO all'ovovia

Sommario per la cittadinanza

Il Comune di Trieste ha elaborato un progetto 'preliminare' per la realizzazione di una **cabinovia metropolitana** che colleghi la zona del Porto Vecchio in prossimità del centro città, con l'altopiano del Carso in zona Opicina. Il progetto prevede di attraversare con un tratto orizzontale la zona monumentale e di archeologia industriale del Porto Vecchio fino al Park Bovedo, a Barcola, e poi salire in linea retta per superare il dislivello di circa 350 m, e arrivare ad Opicina in prossimità del parcheggio esistente sulla strada ex provinciale 35 attraversando il **bosco protetto dalla legge Natura 2000** di Bovedo. Il progetto di fattibilità tecnico ed economica approvato dal Comune nel dicembre 2022 e messo a gara, **presenta vistose lacune sotto diversi profili: ambientale, geologico, trasportistico, finanziario, urbanistico.**

Di seguito le principali motivazioni, in termini di ricadute per la cittadinanza, per cui l'opera non avrebbe dovuto nemmeno essere presa in considerazione:

1. Il progetto etichettato come trasporto urbano evidenzia da subito **la scarsa integrazione con la rete di trasporto pubblico** in nessuna delle stazioni a monte, a valle o intermedia. Questo renderà il trasporto pubblico tra l'altipiano ovest ed il centro molto meno efficiente di quanto lo sia adesso. Un confronto della valutazione dei tempi di viaggio tra l'ovovia ed i mezzi di trasporto esistenti (bus e tram) mostra che **l'ovovia non permette di guadagnare minuti**, anzi evidenzia come tempi di percorrenza siano in effetti più lunghi.
2. **Anche i costi del trasporto sono a netto svantaggio dell'ovovia.** Poiché non è prevista la sua integrazione nel trasporto pubblico urbano, ne consegue che ad ogni tratta il cittadino dovrà munirsi di un biglietto di 1.40€ anche se dovesse possedere già un biglietto orario oppure un abbonamento. In caso di abbonati, il costo per tratta usando la cabinovia sarebbe ancora più alto e in termini generali è poco plausibile ipotizzare che il costo del biglietto sia allineato al costo del biglietto orario per la Trieste Trasporti.
3. Il progetto preliminare analizzato si è basato su **stime non realistiche dei giorni di fermo per vento forte** che porterebbe ad un fermo impianto ampiamente sottostimato. Questo impatterebbe non poco sulle scelte dei cittadini che organizzerebbero gli spostamenti utilizzando l'opera, magari lasciando l'auto nel posteggio ad Opicina, ma non potrebbero poi recuperarla per l'aumento del vento durante il giorno.
4. L'opera è costosa, tant'è che il finanziamento iniziale PNRR di 48 milioni è risultato insufficiente ed è **stato aumentato fino ad arrivare ad oltre 63 milioni, raggiunti con finanziamenti della Cassa Depositi e Prestiti e con fondi comunali.** Con questi costi la media delle perdite (totale perdite diviso 37 anni di gestione - 3 sono di costruzione) è ora di 3.690.000 € all'anno e di complessivi 136,8 mil € durante tutta la concessione. Questi costi, dovendo essere sostenuti dall'amministrazione comunale, porteranno inevitabilmente a **minori servizi ai cittadini dell'intero comune.**



5. **Il tracciato dell'opera avrebbe un impatto devastante sulla biodiversità**, sulla flora e sulla fauna del bosco: non è un caso che per legge sia previsto il **divieto assoluto di costruzione di impianti a fune in zone Natura 2000**. Il disboscamento causerebbe anche un aumento del rischio incendi in quanto **il plus della superficie erbaceo/arbustiva della fascia disboscata ne aumenterebbe la vulnerabilità**.
6. Nel progetto si ipotizza una ricaduta positiva sulla salute, ma dai calcoli fatti, tenendo conto dell'intero ciclo di vita dell'impianto, si deduce che **la cabinovia non ridurrà le emissioni di CO₂**, e quindi **non avrà effetti positivi sulla salute umana di tale entità da poter derogare alla legge** che vieta gli impianti a fune nelle aree Natura 2000 e che **non c'è nessun nesso diretto tra la riduzione in un'area delle emissioni di CO₂ ed un suo effetto positivo sulla salute delle persone che abitano tale area**.
7. Il trasporto pubblico tramite cabinovia ha delle serie limitazioni per quanto riguarda **anziani, bambini e disabili**, legato al fatto che la cabina non si ferma ma bisogna salire in velocità/ corsa, cosa difficile per gli anziani, non certo abituati a utilizzare gli impianti di risalita, ma anche per i genitori con carrozzina e trasportino. L'impianto inoltre non sarebbe sostanzialmente utilizzabile da disabili.
8. Anche l'utilizzo della cabinovia per il **trasporto delle biciclette è questionabile** in quanto le stesse non potrebbero essere allocate all'esterno, per pericolo di caduta, e se inserite all'interno ridurrebbero ancora di più la capienza passeggeri della cabina. Anche nella remota ipotesi che **qualche turista arrivasse a Trieste e decidesse di parcheggiare** ad Opicina o a Barcola Bovedo, per arrivare in città con la cabinovia lo stesso dovrebbe entrare nella cabina con valigie e borse per poi arrivare in città al Molo IV e procedere all'albergo o all'imbarcadere delle navi da crociera, a piedi oppure con altri mezzi pubblici o taxi.
9. **I parcheggi di Barcola Bovedo e di Opicina non sono allineati alla stima di automobili** considerata come dato di partenza per il dimensionamento dell'opera. Infatti, nell'ipotesi di utilizzo della cabinovia come trasporto pubblico di massa, i parcheggi risulterebbero occupati dagli utenti per tutto il giorno, con un alto costo da parte del cittadino per la sosta. Allora tanto vale parcheggiare in città.
10. **Il progetto ha anche evidenziato alcune debolezze tecniche** sia sul tracciato in zona porto vecchio, dove non sarebbe rispettata la distanza minima dalla linea ferroviaria, sia sul dimensionamento ed i costi del parcheggio di Villa Opicina, sull'inquinamento acustico e sull'impatto sul paesaggio, con particolare attenzione al monumento del Faro della Vittoria.

In conclusione, i dati riportati nel presente documento mettono chiaramente in luce alcune delle **enormi criticità del progetto**: l'insostenibilità economica dell'opera che se realizzata andrà a gravare per decenni sulle casse del Comune e sulle tasche dei cittadini; l'inutilità ai fini di un trasporto pubblico efficiente, funzionale e di qualità; il danno ambientale causato dall'abbattimento di oltre 5 ettari di bosco in una zona protetta; l'inaffidabilità del servizio per pendolari e turisti a causa delle numerose giornate di chiusura previste per vento e manutenzione; l'impatto visivo sul panorama, con il Faro della Vittoria e il Porto Vecchio deturpati da cavi, cabine e piloni.

La realizzazione dell'ovovia rappresenterebbe un grave danno per il futuro di Trieste: una voragine economica con irreversibili ricadute ambientali e paesaggistiche, un intervento deciso senza il coinvolgimento della cittadinanza che non darebbe nessuna risposta al bisogno di trasporto pubblico efficiente e di qualità della città. Questi soldi pubblici devono essere usati meglio, per una mobilità che integri centro e rioni periferici, con reali benefici per tutta la città.

Maggiori dettagli sono disponibili nel documento "Dossier tecnico: Le ragioni del NO all'ovovia" disponibile sul sito: <https://noovovia.it/>

