

# Dossier tecnico: le ragioni del NO all'ovovia

## Sommario per i decisori politico – economici

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 di tipo economico/politico per cui quest'opera non avrebbe dovuto esser presa nemmeno 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.
2. Il progetto preliminare analizzato si è basato su **stime non realistiche dei giorni di fermo per vento forte** che portano ad un fermo impianto di massimo 25 giorni equivalenti. Una ipotesi più realistica di intensità del vento porta a ben 62 giorni di fermo
3. **Il numero di passeggeri stimato nel progetto risulta poco credibile:** il Comune, stima per il trasporto pubblico non turistico un valore di 1.409 passeggeri nell'ora di punta che significa 12.683 passeggeri giornalieri per 322 giornate di apertura all'anno. Questi sono numeri che vengono a malapena raggiunti in città a forte dimensione turistica e con numero di milioni di abitanti. Questo elevato numero di passeggeri stimato porta a **grossi dubbi sulla sostenibilità economica dell'opera** e sulla ragionevolezza del Piano Economico Finanziario.
4. Fra tutti i documenti progettuali esistenti non esiste evidenza di un **Piano Economico Finanziario (PEF) globale per un arco temporale definito (30-40 anni)**, ma solo di un'ipotesi di conto economico a regime e di singoli valori patrimoniali. Mancano anche **informazioni sulle modalità societarie di realizzazione del progetto.**
5. Se si considerano gli aumenti dei costi di costruzione verificatisi recentemente, quelli di realizzazione dell'opera lievitano di **9,6 milioni di €, IVA compresa.** Per far fronte a questo aumento, 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. Con numeri realistici sia in termini di



liquidità (- 78 mil/€) che di perdite (-83 mil/€), il piano presenta **sempre valori fortemente negativi**.

6. Anche i costi di personale sono stati sottostimati, e sono stati seguiti confrontando l'opera ad **impianti sciistici prettamente stagionali** che comportano ben altri costi di personale, ore di funzionamento, giorni di esercizio.
7. Il bosco Bovedo e tutto il versante dal ciglione carsico a Barcola sono soggetti a **forte rischio idrogeologico**: Il tracciato del tratto Bovedo – Campo Romano (Opicina) ricade, secondo il vigente Piano Regolatore Generale Comunale, per più del 30% del suo sviluppo, in **zone geologiche ZG1 a tutti gli effetti inedificabili**. Tant'è che i progettisti evidenziano la necessità di attuare i necessari **approfondimenti in sede di progettazione definitiva**.
8. **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**.
9. Un tema di forte interessa riguarda la valutazione del fatto che la cabinovia possa contribuire in modo significativo a **ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>** e/o se potrà avrà effetti positivi sulla salute umana così da poter derogare alla legge che vieta gli impianti a fune nelle aree Natura 2000. Dai calcoli fatti, tenendo conto dell'intero ciclo di vita dell'impianto, si deduce che **la cabinovia non ridurrà le emissioni di CO<sub>2</sub>**, 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 un nesso diretto tra la riduzione in un'area delle emissioni di CO<sub>2</sub> ed un suo effetto positivo sulla salute delle persone che abitano tale area**.
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 riferimento 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/>

