



Sintesi della conferenza stampa di venerdì 26 aprile
presso il Park Bovedo in Viale Miramare a Barcola

Il Comitato No Ovovia segnala a RFI e ANSFISA i potenziali rischi di interferenza della cabinovia con la linea ferroviaria, anche a causa del rischio geologico del sito dove è previsto uno dei piloni

Il Comitato NoOvovia ha recentemente inviato a **RFI - Rete Ferroviaria Italiana e ad ANSFISA - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie** un documento che mette in rilievo i rischi che il progetto della cabinovia comporta per la sicurezza del traffico ferroviario. Il Comitato chiede se Ferrovie e ANSFISA siano state o meno coinvolte come portatori di interesse nel processo di valutazione del progetto. Secondo gli esperti del Comitato scientifico NoOvovia, **Ing. Mario Goliani e Ing. Livio Stefani**, *“il progetto dell’ovovia **interferisce con la linea ferroviaria** e potrebbe mettere a rischio anche la **continuità del servizio di trasporto ferroviario complessivo su Trieste, sia passeggeri che merci**, poiché una delle interferenze più a rischio incide su di una posizione percorsa dai circa 30 treni/giorno merci prodotti dal Porto di Trieste ed attestati a Trieste Campo Marzio, e dagli oltre 110 treni/giorno passeggeri attestati a Trieste”*.

Gli esperti richiamano l'attenzione sulla **prossimità della cabinovia al sistema ferroviario**, sia per quanto riguarda gli attraversamenti ferroviari che per l'affiancamento in Porto Vecchio e lungo Viale Miramare ai binari in esercizio. Quali sarebbero le eventuali **via di fuga** per i passeggeri della cabinovia soccorsi lungo la scarpata e/o a fianco della linea ferroviaria, in caso di incidente? **Negli elaborati di progetto non ci sono riferimenti specifici**. Certo è che in caso di incidente e recupero dei passeggeri, la linea ferroviaria dovrà essere messa in sicurezza **con sospensione del transito dei treni**. Per quanto tempo? Chi si accolla il costo del fermo treni passeggeri e merci? Il Comune o la società che gestirà la Cabinovia? I cittadini con le tasse?

Oltre ai rischi di interferenza con la ferrovia, resta aperto il tema dell'**effetto del vento sulla stabilità delle cabine**, per cui in caso di fermo o caduta delle cabine a causa della Bora non ci sono soluzioni proposte per l'area in oggetto.

Il documento del Comitato è completato da uno studio del **geologo Roberto Mandler**, incentrato sull'**incompatibilità geologica del sito nei pressi del Faro della Vittoria, dove sarebbe prevista la posa del pilone S3** soprastante la galleria paramassi della **ferrovia**. *“Il terreno non è idoneo a sostenere il pilone - afferma Mandler - perché condizionato dalla presenza di un'importante **faglia** che ha disarticolato e fratturato gli strati di arenaria ed i livelli di marna, con rischi di crolli sul versante sottostante, già accaduti in passato, dove la linea ferroviaria è solo parzialmente protetta da una galleria paramassi”*.

Per questo pilone non sono stati eseguiti carotaggi e non sono state fatte le indagini geologiche appropriate, per cui l'ipotesi progettuale risulta carente. Il Comitato ritiene che non sono rispettati i criteri di sicurezza essenziali per una simile opera.

Infine, il Comitato chiede **quale sarà la posizione che vorranno prendere gli Enti ferroviari avvisati**, se siano stati già coinvolti o se parteciperanno alla fase di valutazione del progetto qualora superasse gli attuali scogli di un parere comunque negativo sulla VAS (Valutazione Ambientale Strategica), e delle misure molto controverse di compensazione della VINCA (Valutazione di Incidenza Ambientale).