



**Trieste
ha voglia
di tram,**
non di
ovovia!



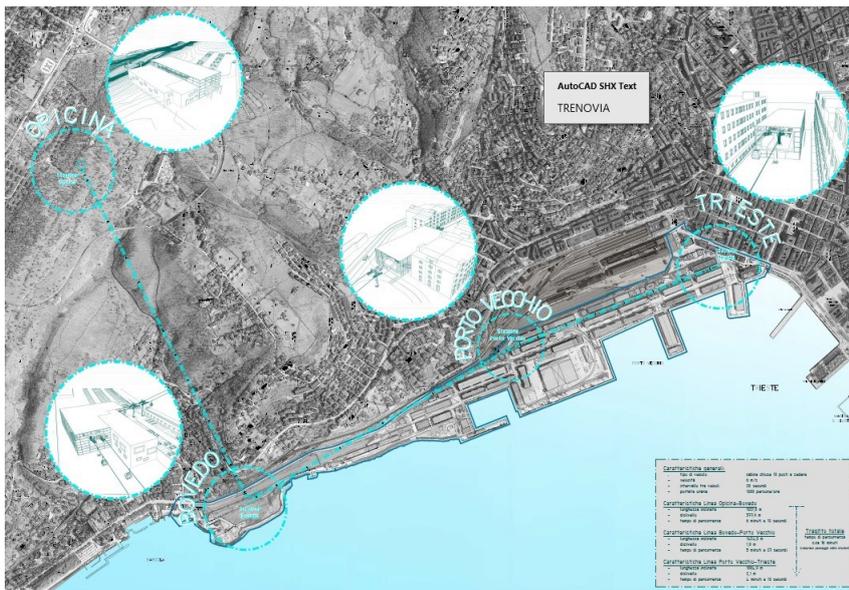
Il presente documento è stato elaborato dalle
seguenti associazioni:

*Fiab, Tryeste, Legambiente,
Bora.La, Spiz, Cammina Trieste, Aidia,
Zeno, Fridays For Future e Uisp Fvg*

Le quali hanno in precedenza contribuito alla
realizzazione delle **proposte per un piano per la
mobilità post-Covid a Trieste**, consultabile al link
bit.ly/pianomobilitacovidts

Aggiornato a Novembre 2021

Una ovovia a Trieste



Sono in corso di approvazione due importanti documenti urbanistici del Comune di Trieste. La Proposta di Variante n. 6 al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) "Riquilificazione dell'Area di Porto Vecchio" e il PUMS Piano Urbanistico per la Mobilità Sostenibile. Dall'esame dei due documenti non è difficile individuare lo scopo, quasi unico, perseguito da queste due norme di carattere generale: la realizzazione di una ovovia, un'unica linea aerea di

trasporto "Opicina – Bovedo – Porto Vecchio – Trieste" lungo due tratte, una denominata "Opicina – Bovedo" e l'altra "Bovedo – Porto Vecchio – Trieste", dotate di due stazioni terminali (Opicina e Trieste) e di due stazioni intermedie (Bovedo e Porto Vecchio). Le procedure in corso sono collegate: l'ovovia farà parte del Trasporto Pubblico riorganizzato dal PUMS; determinati finanziamenti del TPL sono condizionati dalla avvenuta adozione comunale dei PUMS, il PRGC vigente deve essere aggiornato con la previsione di questo trasporto aereo.

Perché un'ovovia?



Non è agevole dare una risposta alla domanda "perché un'ovovia?". C'è sicuramente una ragione collegata alla disperata ricerca di idee sul cosa realizzare in Porto Vecchio. In assenza di un piano generale, un master plan assolutamente non voluto dall'Amministrazione comunale, ogni giorno leggiamo di qualcosa che potrebbe essere collocato in Porto Vecchio. Vale anche per l'ovovia. Un'altra ragione è collegata all'idea di questa Amministrazione che il traffico veicolare a motore non si tocca. **Il rifiuto di regolare diversamente da come sono ora le strade e gli spazi urbani si scontra con le linee guida dei PUMS, che richiedono una modifica delle modalità di spostamento urbano.** Ecco allora l'ovovia, un trasporto aereo che nell'intenzione dell'amministrazione comunale, consente di

lasciare le strade come sono. Nessuna di queste due è una buona ragione per realizzare un'ovovia. Però, se si abbandonano le suggestioni e si scava un po' più a fondo andando ad analizzare il progetto, di ragioni se ne trovano molte, e tutte contrarie alla sua realizzazione.

Le incognite dell'ovovia

Il trasporto aereo nelle città

Le funivie urbane sono piuttosto diffuse, e sono molte le città che hanno adottato questo sistema nel corso degli ultimi anni, e ancor di più quelle che ci stanno pensando. Le motivazioni a questo tipo di trasporto sono sostanzialmente tre.

La prima, che riguarda praticamente tutti o quasi gli interventi più datati, è uno stretto collegamento ad un **evento straordinario della città**, vedi Berlino (Esposizione internazionale dei giardini 2017), Londra (Olimpiadi del 2012), Barcellona (Esposizione Universale), Lisbona (Esposizione Mondiale) etc.

Una seconda motivazione riguarda il **superamento di ostacoli naturali**. Nel settore si ricorda che «i sistemi via fune possono essere costruiti più velocemente dei ponti, e a un costo molto più ridotto».

Una terza motivazione riguarda la **realizzazione o implementazione di un servizio di trasporto pubblico laddove è grande la domanda inevasa, ma non c'è più spazio**, in superficie perché le strade sono ormai al collasso, nel sottosuolo perché ci sono impossibilità realizzative di varia natura.

L'ovovia di Trieste non risponde ad alcuna di queste motivazioni. Non è legata ad un avvenimento straordinario che interesserà la città di Trieste, non supera ostacoli naturali insormontabili da un normale treno, tram o autobus, e soprattutto non realizza un servizio di trasporto pubblico che soddisfa una domanda inevasa. Anzi.

L'utenza potenziale

Nell'impianto di Trieste sono previsti i presenti flussi di passeggeri: circa **3,7 milioni sulla tratta Trieste-Porto Vecchio** (di cui 0,43 ml di mobilità turistica); circa **2,7 milioni sulla tratta Porto Vecchio-Bovedo** (di cui 0,34 ml di mobilità turistica); circa **1,2 milioni sulla tratta Bovedo-Opicina** (di cui 0,16 ml di mobilità turistica. Un totale di **7.868.732 tratte all'anno**, di cui **7.081.859 locali e 926.873 di turisti** (nota: il disaggregato non corrisponde al totale, ma è così anche nel progetto).

Questi numeri sono, più che una previsione, una fantasia e un auspicio. Una fantasia perché **la sola ovovia raggiungerebbe il 5% delle persone trasportate dal TPL nell'intera Provincia. Con quasi mezzo milione di turisti!** Non c'è nessun collegamento con il reale.

Tabella 1: Previsioni dei flussi passeggeri pendolari e turistici sulle singole tratte della linea e previsioni d'incasso. Nota: i dati disaggregati non corrispondono al totale, la tabella riporta fedelmente quanto indicato nel progetto

	Pendolari/anno (gg feriali e festivi) su totale tratte (n.)	Turisti/anno (gg feriali e festivi) su totale tratte (n.)	Passeggeri/anno (gg feriali e festivi) su totale tratte (n.)	Prezzo normale del biglietto per tratta (€)	Prezzo turistico biglietto per tratta (€)	Incasso annuale totale per singola tratta (€)
Opicina- Bovedo	1.264.232	160.470	1.404.702	0,43	2,00	868.769,97
Bovedo- Idrodinamica	2.465.792	333.977	2.739.769	0,43	1,50	1.569.474,55
Idrodinamica- Molo IV	3.351.835	432.426	3.724.261	0,43	1,50	2.101.089,88
Totale				1,30	5,00	4.539.334,39

Siamo all'auspicio, su questo si basa la supposta sostenibilità economica dell'ovovia. In merito alla quale invece va detto che questo trasporto si inserisce in un contesto di servizi di trasporto pubblico oggi esistente: sulla percorrenza Stazione Centrale-Barcola dalle linee 6 e 36 (in un prossimo domani come evidenziato dal PUMS della nuova linea 20 che collegherà Muggia a Bovedo); sulla

percorrenza Bovedo-Campo Romano (Opicina) dalla linea 2 tram (sostituita dalla 2/) e 4. E' evidente che l'amministrazione comunale, in merito all'utenza, avrebbe dovuto porsi almeno due domande:

- 1) In quale relazione stanno le linee attuali con l'Ovovia?
- 2) E' stata verificata la possibile concorrenza tra la nuova proposta e l'esistente assetto di servizio con la ricaduta sulla domanda e offerta di trasporto e conseguentemente sui ricavi e i costi di esercizio?

Il dubbio che ricaviamo è che **l'utenza potenziale è molto sovrastimata e che è in buona parte costituita dal trasferimento di flussi esistenti da un mezzo a un altro**, il che apre il capitolo gestione.

Il soggetto gestore

L'ovovia, che una volta attraversato il Porto Vecchio collegherà lo stesso con il Carso, **non ha alcun rapporto con il vigente Piano del trasporto pubblico locale per la Provincia di Trieste**. Si tratta di una nuova linea che viene proposta quale alternativa al trasporto su gomma in modo da offrire una soluzione sostenibile all'accessibilità del Porto Vecchio per tutti coloro che graviteranno su esso, per motivi di residenza, lavoro e turismo. Se non è chiaro come si relazionerà con l'attuale rete di trasporto pubblico ancor più oscuro è capire chi la gestirà.

Non sappiamo se il consorzio TPL FVG (composto da APT, ATAP, SAF e Trieste Trasporti è il nuovo gestore del servizio di trasporto pubblico locale in Friuli Venezia Giulia) **ha visionato il progetto di ovovia**, né se al Consorzio è stata chiesta la disponibilità per la futura gestione della linea. L'intenzione dell'Amministrazione Comunale, pur socio del consorzio, sembra essere l'indizione di una gara per la gestione cui non dovrebbe partecipare TPL FVG non avendo previsto nell'oggetto sociale questa tipologia di servizio.

Ma se l'ovovia non rientra nel Piano del trasporto pubblico locale e rimane di proprietà del Comune, (soggetto che in questo momento, come è dato di sapere, presenterà la domanda per il finanziamento atto alla sua realizzazione) come si pensa di far fronte alle costose spese di manutenzione straordinaria dell'impianto che comunque spettano sempre a chi detiene la proprietà dell'infrastruttura e del parco rotabile, visto che per riattivare il tram si è dovuto ricorrere ad un finanziamento straordinario della Regione? È proprio l'esperienza del tram a dirci che **il Comune, con tutta evidenza, non dispone delle necessarie figure professionali per valutare tecnicamente il progetto in tutti i suoi aspetti, dalla realizzazione alla gestione.**

I costi

Il costo di questa infrastruttura viene quantificato nel progetto preliminare in 44.782.000 €, mentre i costi annui di gestione sono stimati in 3.306.790 €. La valutazione preliminare sulla sostenibilità economica della gestione del progetto ci ricorda le peggiori pagine degli innumerevoli progetti di opere pubbliche che hanno devastato la finanza pubblica senza consegnare ai cittadini un Servizio degno di questo nome. **Nella valutazione si spinge ad un limite inverosimile l'utenza potenziale e si sottostimano i costi.**

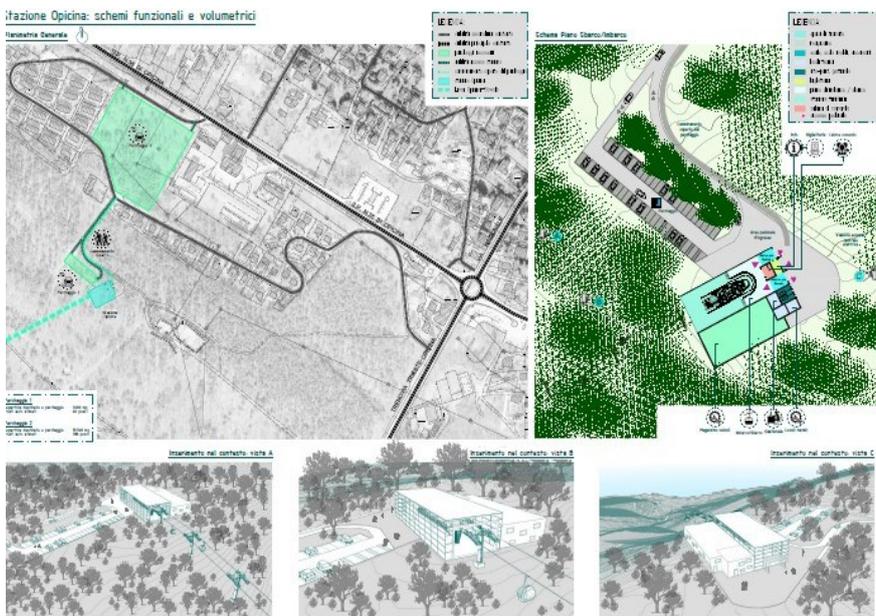
Sul fronte delle entrate, oltre al macro dato dei previsti almeno 11.000 passeggeri/giorno tra Molo IV e Stazione Idrodinamica, almeno 8.000 passeggeri/giorno tra l'Idrodinamica e Bovedo, e almeno 3.500 passeggeri/giorno tra Bovedo e Opicina, ci viene in mente un ulteriore aspetto. È noto che le cabinovie sono più vulnerabili al cattivo tempo, ed in effetti nella valutazione si tiene conto di un certo numero di giornate di bora; ma non si tiene conto dell'aumento delle giornate con condizioni meteorologiche difficile o estreme verificatosi negli ultimi dieci anni, di cui pure viene dato atto nella relazione. Come dire, sono aumentate negli ultimi dieci anni ma non aumenteranno più. Né si tiene

conto di tutte quelle giornate, ancor più numerose, in cui non si capisce come evolverà il tempo – si scatenerà o no la buriana o il *neverin*? - per le quali prudenza vuole che non si carichino persone su un mezzo aereo. Un'interruzione di una settimana non è tollerabile per un tram o per un qualsiasi servizio di trasporto urbano. Per questo motivo **il trasporto su fune non è un'alternativa al tram o al bus, ma solo un sistema complementare.** In questo caso piuttosto caro.

Sul fronte opposto, quello dei costi, potremmo evidenziare come i veicoli previsti, cabine a 10 posti, siano vetrati e sigillati, ma non hanno né riscaldamento né aria condizionata. Il problema del vento forte può essere risolto con le nuove tecnologie, e sulle cabine possono essere installati riscaldamento e aria condizionata, ma entrambe le operazioni rischiano di far aumentare notevolmente i costi.

Una valutazione della gestione veritiera scongiurerebbe qualsiasi amministratore di dar corso all'opera.

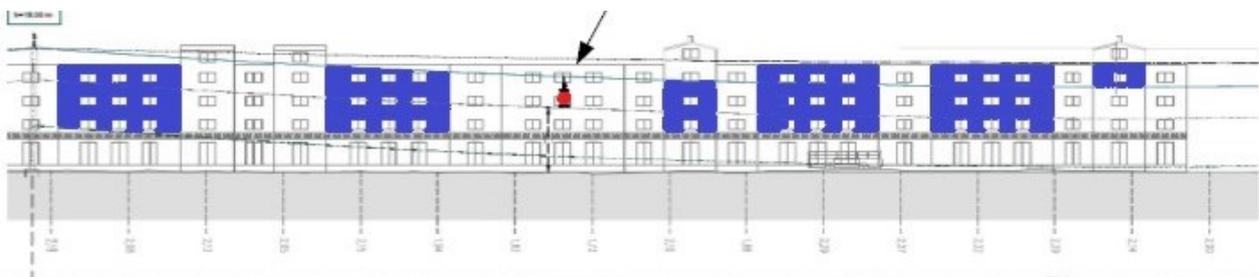
L'impatto ambientale, paesaggistico e l'attraversamento di Porto Vecchio



Il problema principale è trovare il posto giusto dove costruire le aree di servizio, le stazioni, i piloni che sostengono i cavi. **Per la costruzione della stazione di Opicina e per il parcheggio di servizio si decapitano gli alberi del Bosco Burgstaller in prossimità della località di Campo Romano.**

La linea da Opicina a Bovedo sorvola un'area protetta. **I cavi e le cabine passano a poche decine di metri dal Faro della Vittoria ed interferiscono con il**

suo cono di luce. In Porto Vecchio, stante il parere della Soprintendenza alle belle Arti che ha richiesto che la linea non superi lo skyline degli edifici, ci saranno **ben 12 piloni, necessari per diminuire l'arco della fune tra un pilone e l'altro.** I veicoli sono 55; transiteranno uno ogni 10 secondi a 22 Km/h all'altezza dei primi piani degli edifici, tanto che i passeggeri potranno guardare all'interno delle finestre.



Trieste ha voglia di tram, non di ovovia!

La storia tramviaria della città e le sue infrastrutture ferroviarie

Il progetto di questo trasporto aereo non può essere valutato fino in fondo se, oltre alle criticità del progetto stesso ed alla sua estraneità al TPL, non si considerano **le alternative che avrebbero potuto e dovuto essere considerate, a cominciare dalla realizzazione dei trasporti pubblici di più basso costo ambientale e di grande efficienza quali sono i sistemi tramviari e ferroviari**, non foss'altro per la notevole dotazione infrastrutturale di cui gode la città e per la storia locale.

La storia locale riporta che Trieste è stata una delle prime città in Europa a dotarsi di sistemi tramviari a trazione elettrica, e che nella prima metà del secolo scorso era dotata di una rete tramviaria molto diffusa, successivamente demolita, a differenza di quanto avvenuto in altre città anche di dimensione analoga. **Negli ultimi tempi il trasporto tramviario ha avuto una rinascita**, con costruzione di nuove linee anche dove non c'erano mai state, ma fra le città interessate a questo sviluppo non c'è Trieste, il che non è facilmente spiegabile.

Anche sotto l'aspetto ferroviario il territorio provinciale ha una buona dotazione infrastrutturale, anche comprendendovi le infrastrutture verso Muggia (valle Noghère) a valenza merci, ma non utilizzate per questo servizio. Verso nord è di grande interesse il collegamento con Monfalcone e Trieste Airport.

La moderna tecnica, ormai in uso in molte città d'Europa, dà la possibilità di effettuare un servizio di tram-treno che utilizza sia l'infrastruttura tramviaria in centro città che quella ferroviaria per estendere il servizio al territorio.

L' alternativa proposta dalle associazioni

Per queste considerazioni la associazioni che hanno collaborato per formulare le osservazioni al PUMS hanno proposto di **studiare due linee tramviarie urbane che interessano la parte centrale della città, che possano anche connettersi con modalità tram-treno alle direttici di interesse della rete ferroviaria, compatibilizzando i relativi servizi.**



Le due linee proposte vanno **dalla Stazione a Borgo S. Sergio** la prima, e **da Barcola alla Stazione di Campo Marzio** la seconda. Entrambe possono connettersi alla rete ferroviaria in vari punti.

Si osserva che queste linee di tram sono direttamente sostitutive dell'ovovia, sia del tratto in Porto vecchio, che del tratto verso Opicina, per il primo tratto essendo questo parallelo alla linea tramviaria Barcola – stazione e per il secondo essendoci un interscambio della linea

stazione – borgo S. Sergio con la linea 2 diretta ad Opicina, in piazza Oberdan.

Inoltre utilizzando il tram-treno si può proporre un servizio Trieste Airport – Trieste centro – Muggia, che in futuro potrà essere esteso a Capodistria e secondo studi sloveni anche a Isola e Portorose – Pirano.

Per quanto riguarda i costi si evidenzia che **le linee tramviarie possono essere realizzate per sezioni funzionali significative.**

A puro titolo di esempio si riporta che **il tratto prioritario della linea Stazione – Borgo S. Sergio, che va dalla Stazione a piazza Foraggi, presenta un costo di larga massima per l'infrastruttura valutato in 42 milioni**, e comprendendovi anche i rotabili di 48 milioni, quindi confrontabile con quello dell'ovovia di circa 45 milioni. Le valutazioni di costo dovranno essere confermate dallo studio di fattibilità che le associazioni sollecitano.

Considerazioni conclusive

Di fronte a queste possibilità di beneficio per la popolazione di Trieste insite nella visione illustrata, la proposta ovovia pare oltremodo modesta nei risultati, ma non nei costi e negli impatti, ed è inspiegabile il motivo per cui è stata avanzata, senza considerare alternative più performanti, anche considerando quanto esposto in precedenza.

La "cura del ferro" per la mobilità triestina

Una strategia per realizzare due tratte tranviarie sui principali assi di forza della città (litoraneo e Via Carducci-Viale D'Annunzio-Via Flavia), con la possibilità futura di integrare tali linee con la ricca rete ferroviaria triestina, oggi perlopiù inutilizzata ai fini di traffico passeggeri, attraverso un moderno sistema tram-treno.



