

Al Comune di Trieste  
Servizio Pianificazione Territoriale  
Piazza Unità d'Italia, 4  
34121 Trieste  
[comune.trieste@certgov.fvg.it](mailto:comune.trieste@certgov.fvg.it)

Oggetto: osservazioni sulla Variante 12 al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC)  
"Accesso nord: Mobilità sistematica e turistica"

Io sottoscritto Paolo Radivo, nato a Trieste il 19 luglio 1970 e residente a Trieste in via Vasari 11, carta d'identità n. CA08916GW, formulo ai sensi dell'articolo 63 sexies terzo comma della Legge regionale 5/2007 le osservazioni di seguito elencate alla proposta di Variante 12 del PRGC del Comune di Trieste.

Approvo e sottoscrivo, senza ripeterle qui inutilmente, le giuste obiezioni mosse da pagina 3 a pagina 75 e da pagina 78 a pagina 89 del documento del comitato scientifico di supporto al Comitato promotore del referendum "No Ovovia" (quarta versione, marzo 2023), che allego.

Di mio aggiungo le seguenti considerazioni, che confermano aggiornandolo quanto scrissi sulla cabinovia nelle osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) il 4 ottobre 2020, nelle note al PUMS per la Prima, Seconda, Terza e Quarta Circoscrizione nel maggio 2021 e nelle note al PUMS per i Consiglieri comunali e le Circoscrizioni il 23 luglio 2021.

### **La cabinovia non serve: basta potenziare treni, tram e autobus**

La «Cabinovia metropolitana Trieste - Porto vecchio - Carso» è l'unica misura del PUMS che il Comune di Trieste cerca ostinatamente di attuare, tralasciando o comunque posticipando le altre. Un'opera a se stante disconnessa da quelle, oltre che avulsa dal trasporto pubblico locale.

Secondo la proposta di Variante 12 al PRGC, migliorerebbe l'«accesso nord» alla città, specie dopo il previsto declassamento della Strada costiera, portando con rapidità e frequenza numerosi viaggiatori da Opicina in Porto vecchio e viceversa. Ridurrebbe così l'uso del mezzo privato a motore su tale direttrice.

In realtà per l'accesso nord a Trieste non servirebbero nuovi Sistemi di Trasporto a Impianti Fissi (STIF) da destinare al Trasporto Rapido di Massa (TRM). Tanto meno la cabinovia. Semmai bisognerebbe ottimizzare ed eventualmente completare quelli esistenti, ovvero la trenovia Trieste-Opicina e le varie linee ferroviarie. Inoltre la Variante 6 al PRGC prevede un trenino in Porto vecchio. Sono queste le alternative di mobilità sostenibile su ferro alla cabinovia. Attuali o potenziali.

Il tram, di cui attendiamo il ripristino, costituisce la linea 2 del trasporto pubblico urbano, è fruibile timbrando lo stesso economico biglietto valido anche per gli autobus, ha fermate capillari in zone abitate ed esercita un indubbio fascino a livello turistico.

Il trenino del Porto vecchio sarebbe riattivabile e collegabile al tram senza troppa fatica.

Il treno è veloce, capiente, frequente, comodo, a lunga percorrenza, interconnesso ed economico (almeno quello regionale, ma con gli sconti anche le Frecce).

Basterebbe poi intensificare le tante linee di autobus che fanno servizio sull'accesso nord, eventualmente prolungarle e introdurre quanto prima l'annunciata "linea di forza" Muggia-Bovedo con veicoli elettrici su corsie preferenziali, estendendola possibilmente fino a tutta la riviera barcolana.

Dunque il Trasporto Rapido di Massa con mezzi pubblici su varie direttrici dell'accesso nord a Trieste esiste già. Sia su rotaia sia su gomma. E' efficace, conveniente e abbastanza ecologico. Andrebbe solo migliorato per aumentarne la pur notevole capacità attrattiva a discapito del trasporto privato inquinante. Otterremmo così il massimo risultato trasportistico con la minore spesa e il minore impatto ambientale. Invece la cabinovia produrrebbe un effetto trasportistico trascurabile, ma con una spesa e un impatto ambientale enormi.

## **Trenino in Porto vecchio: un'alternativa meno impattante**

La Variante 6 al PRGC prevede in Porto vecchio ben due Sistemi di Trasporto a Impianti Fissi (STIF) destinati al Trasporto Rapido di Massa (TRM): la cabinovia e una linea ferroviaria, le quali correrebbero parallele da un estremo all'altro dell'area, salvo incrociarsi in un punto. Sarebbero due doppiopioni? Il Comune di Trieste ha chiesto i finanziamenti statali destinati al TRM solo per l'ovovia, assai impattante e costosa, ma non per tale ferrovia, già esistente e in parte da completare, ristrutturare e/o ripristinare. Eppure il trenino del Porto vecchio è appunto contemplato dalla Variante 6, in vigore, mentre la cabinovia dalla Variante 12, solo adottata ma non ancora approvata dal Consiglio comunale.

Non sarebbe meno complicato, impattante e dispendioso limitare la cabinovia alla sola tratta Opicina-Bovedo, facendo proseguire i passeggeri dalla stazione di valle sul trenino lungo tutto il Porto vecchio fino al piazzale del Molo IV? Niente piloni, niente stazioni, maggiore comodità e sicurezza per i passeggeri, niente aleatorietà del trasporto dovuto al vento, impatto paesaggistico enormemente inferiore, manutenzioni più semplici, maggiore riservatezza garantita ai piani superiori dei prospicienti magazzini, maggiore probabilità di includere il servizio nel trasporto pubblico locale con relativo biglietto unificato, minore spazio complessivo sottratto ai pedoni, possibilità di far crescere accanto anche alberi di alto fusto... I vantaggi parrebbero notevoli. Ma la Relazione ambientale della proposta di Variante 12 motiva alle pagine 61-62 il rigetto di tale soluzione.

In base alla Variante 6, la ferrovia del Porto vecchio, partendo da dietro la Capitaneria di porto, percorrerebbe diritta il secondo stradone interno accanto alla futura "autostrada urbana" a senso unico verso il centro. Piegherebbe poi con un angolo di 90 gradi una prima volta a sud del Molo 0 e una seconda a nord, nel piazzale della centrale idrodinamica. Da lì continuerebbe diritta fino alla rotatoria. Quindi, curvando in alcuni punti, procederebbe dietro il park Esos 2020, i binari abbandonati e il park Bovedo fin davanti alla sede della società velica Barcola e Grignano.

Per questa ferrovia si impiegherebbe uno dei binari esistenti o se ne costruirebbe uno nuovo? Visto che quello in teoria utilizzabile è stato recentemente coperto su alcuni tratti, bisognerebbe disfare e rifare? Come si avviene poi agli angoli retti?

E quale mezzo si utilizzerebbe? Il trenino attivato nel 2016? In tal caso andrebbe risolto il problema della proprietà. Una motrice è infatti dell'Autorità portuale, una del Museo ferroviario, mentre le due carrozze sono state comperate dall'associazione Ferstoria nel 2016, ma senza un atto di proprietà e un'immatricolazione.

La trazione della locomotiva sarebbe a diesel? O a motore elettrico? Oppure l'intera linea verrebbe elettrificata?

Chi gestirebbe poi tale linea, scollegata sia dalla Stazione centrale delle FS sia dal tram di Opicina? Ferstoria? Trenitalia? Trieste Trasporti? O qualche altro soggetto?

Tutte domande cruciali che rimangono senza risposta perché la proposta di Variante 12 respinge l'ipotesi trenino in alternativa alla cabinovia nel Porto vecchio.

Tuttavia spesa e tempi per riattivare il trenino lungo il percorso sarebbero di molto inferiori a quelli richiesti dalla cabinovia tra il Molo IV e Bovedo. Naturalmente lo sarebbe anche la frequenza, del resto inutilmente eccessiva per l'ovovia. Il trenino avrebbe comunque il vantaggio di poter fare fermate molto più capillari e modulabili, oltre che di offrire carrozze più confortevoli e capienti.

Dunque una buona alternativa di trasporto pubblico su ferro in Porto vecchio la contempla la stessa Giunta comunale nella Variante 6. Ma non nella Variante 12.

Rimarrebbe il problema teorico di come collegare opportunamente il treno-navetta interno al Porto vecchio con il resto della città. L'area di partenza alla radice del Molo IV è vicina alle due fermate degli autobus di piazza Duca degli Abruzzi, come pure ai tanti capolinea di piazza Libertà e largo Santos. Ma questa prossimità potrebbe non risultare sufficientemente comoda o pratica.

Allora si potrebbe prolungare alcune linee di autobus, come la 2/, la 4, la 38 o la 64, attraverso la bretella interna di corso Cavour fin dietro la Capitaneria, dove avverrebbe il trasbordo sul trenino per proseguire in Porto vecchio. Oppure lo stesso tram di Opicina potrebbe prolungare il proprio binario lungo via Ghega, piazza Libertà, largo Santos e la bretella interna di corso Cavour fin dietro la Capitaneria, raggiungendo il binario del trenino. O, se questo si rivelasse compatibile, innestarsi e poi proseguire fino a Bovedo. In quest'ultimo caso non vi sarebbe bisogno di trasbordo. Il che per la clientela sarebbe molto più agevole, semplice e attrattivo. Ma il Comune ha già detto di no.

## **Ammodernare e velocizzare il tram di Opicina**

Il tram di Opicina, ovvero la linea 2 della Trieste Trasporti, esiste dal 1902 e svolge una funzione sia sistematica sia turistica, come l'ipotetica cabinovia. Con un punto di partenza e di arrivo abbastanza simili, ma con un tracciato diverso.

La trenovia è sospesa dal 16 agosto 2016. Il 21 settembre 2020 sono partiti i lavori per sostituire due chilometri di traversine e binari, rifare le pedane e realizzare i percorsi tattili per gli ipovedenti e rampe per i disabili in via Commerciale alta e via Nazionale. E' seguito il completamento di tutte le fermate, gli accessi ai sentieri e i piccoli cancelli. Finiti i lavori, ora si attende il riavvio.

La cabinovia offrirebbe tempi di percorrenza inferiori tra le sue stazioni di Opicina, Bovedo, Porto vecchio e Molo IV, ma richiederebbe ai fruitori altro tempo per raggiungere prima la rispettiva stazione di partenza e poi il luogo di destinazione.

Nella sua prima versione la Relazione generale del PUMS citava la linea 2 solo in una tabella di pagina 82 quale rafforzativo delle varie «cerniere di mobilità» proposte a Opicina. Il PUMS approvato dal Consiglio comunale considera il tram alle pagine 79-80 «*uno dei mezzi di scambio per la cerniera di Opicina*» e ammette che, «*seppure a vocazione prevalentemente turistica, può comunque contribuire allo shift modale della mobilità triestina verso il mezzo pubblico*», anche grazie alla vicinanza della fermata del tram ai bordi della Strada regionale 58 con la «cerniera di mobilità» prevista a Opicina nell'attuale parcheggio libero che la Relazione generale a pagina 87 chiama A, ovvero il rettangolo costeggiante l'ex Strada provinciale 35, di fronte a via Campo Romano. Anche la proposta di Variante 12 conferma la linea 2, pur sminuendone la valenza trasportistica.

La cabinovia avrebbe il capolinea di monte in questa «cerniera di mobilità», ad alcune centinaia di metri dalle fermate del tram. Perciò non vi sarebbero collegamenti diretti tra i due mezzi di trasporto, i quali rimarrebbero a se stanti e raggiungibili solo a piedi o tramite ipotetici bus navetta.

La cabinovia, benché di per sé più veloce del tram, collegherebbe tra loro solo quattro punti, di cui uno solo (la stazione del Molo IV) vicino al centro storico di Trieste, e uno solo (la stazione del Porto vecchio) prossimo a una ipotetica infrastruttura turistica come la futuribile stazione dei traghetti e delle navi da crociera. Invece la stazione di monte si troverebbe alla periferia di Opicina in un luogo privo di attrattive turistiche e da raggiungere appositamente. Perciò la cabinovia rispetto al tram offrirebbe un servizio trasportistico molto più scarso, specie per i residenti sia della città sia di Opicina. Potrebbe servire pochi pendolari e turisti, per giunta in un modo discontinuo in quanto soggetto ai capricci del vento.

Invece la linea 2 da ripristinare, sebbene di per sé più lenta, collega fra loro molti più punti abitati, fornendo cioè un servizio molto più capillare e almeno parzialmente insostituibile con altri mezzi di trasporto a un numero significativo di residenti e pendolari. Ai turisti poi offre il fascino sia del panorama sia del mezzo molto più di quanto farebbe la cabinovia. E' pienamente integrata nel trasporto pubblico locale. Non è soggetta a interruzioni per il vento, ma solo per ghiaccio, fenomeno raro, e per i non frequentissimi incidenti stradali lungo il percorso. Le carrozze non subiscono né le forti oscillazioni causate dal vento né i forti sbalzi di temperatura e insolazione. Viaggiando poi a livello del suolo, non violano la riservatezza degli abitanti dei condomini attigui, mentre la cabinovia viaggerebbe sospesa a diversi metri da terra a poca distanza da finestre e balconi. Sarebbe quindi un mezzo molto più discontinuo, scomodo e invadente del tram.

La linea 2 parte da Opicina come farebbe la cabinovia, ma da un sito molto più centrale. Inoltre per raggiungere Trieste percorre la via principale di Opicina fino allo spettacolare punto panoramico dell'obelisco, in corrispondenza sia dell'escursionistica Strada Vicentina, più nota come Napoleonica, sia del Park Hotel Obelisco, in procinto di essere finalmente ristrutturato. Il tratto mediano poi è immensamente più capillare e serve peraltro una zona diversa.

E' vero poi che la linea 2 non raggiunge il Porto vecchio, come farebbe la cabinovia, ma ci arriva vicino. Il Molo IV è raggiungibile a piedi o dalla fermata di piazza Casali o dal capolinea di piazza Oberdan, mentre in piazza Oberdan fermerebbe la "linea di forza" Muggia-Barcola che la Trieste Trasporti ha annunciato di voler introdurre entro il 2025. Attraversando la strada in piazza Oberdan un utente potrebbe quindi salire sulla nuova linea di autobus arrivando sia alla radice del Molo IV sia in numerosi punti del Porto vecchio, tra cui la pianificata stazione marittima e il parcheggio Bovedo. E lo potrebbe fare con lo stesso biglietto, abbastanza economico, della Trieste Trasporti. Senza cioè doverne vidimare un altro.

Si sarebbe potuta cogliere l'occasione del fermo della linea 2 per ammodernarla radicalmente e velocizzarla. I fondi del PNRR avrebbero potuto essere richiesti per ottimizzare tale storica infrastruttura su rete fissa, piuttosto che per costruirne una nuova, parallela.

Tramite tali fondi o altri più specifici si sarebbe potuto anche riconsigliare e mettere in sicurezza l'insidioso incrocio tra via Nazionale, via Bonomea, scala Santa e Strada nuova per Opicina, creando eventualmente una rotatoria e comunque un attraversamento pedonale a raso, ora mancante, onde facilitare la fruizione del tram anche da parte dei futuri clienti del Park Hotel Obelisco, di cui è prevista la riapertura. Il sottopasso non è infatti né sufficiente né comodo né sicuro. Inoltre è a rischio allagamenti, che lo rendono inservibile.

### **Prolungare il tram di Opicina fino in Porto vecchio?**

Se si voleva collegare Opicina al Porto vecchio interamente tramite Sistemi di Trasporto a Impianti Fissi, si potevano chiedere i fondi del PNRR per prolungare la linea 2. Questa infatti trasporterebbe più passeggeri, sia locali sia turisti, se il suo tragitto fosse più lungo.

Una soluzione su rotaia meno costosa e impattante dell'ovovia, sebbene più complicata di quella su gomma, sarebbe far continuare per alcune centinaia di metri la linea tranviaria Opicina - piazza Oberdan su via Ghega, piazza Libertà, largo Santos e la bretella interna di corso Cavour fino al binario del trenino previsto dalla Variante 6 al PRGC. Lì, dietro la Capitaneria di porto, avverrebbe il trasbordo. Se le rotaie del Porto vecchio fossero compatibili con quelle del tram e se venissero liberati i binari inopportunitamente ricoperti pochi anni fa, la linea 2 da lì potrebbe anche proseguire all'interno fino al park Bovedo sostituendo il trenino. In caso contrario, i passeggeri dovrebbero trasbordare da un mezzo su rotaia a un altro distante solo pochi metri. Non sarebbe particolarmente scomodo, ma si tratterebbe pur sempre di un trasbordo che farebbe quantomeno perdere tempo. Sia che si prolunghi la linea tranviaria 2 sia che si attivi il trenino, in Porto vecchio il mezzo a impianto fisso potrebbe osservare molte più fermate intermedie rispetto alle tre dell'ovovia.

Indubbiamente l'installazione di binari e linee aeree specie in via Ghega e piazza Libertà comporterebbe, oltre ai tempi e ai disagi di cantiere, problemi pratici, fastidi e impatti paesaggistici tipici dei sistemi di trasporto a impianti fissi, ma molto inferiori a quelli della cabinovia e comunque su un tratto molto più breve e semplice da gestire.

Oltre che a valle, la linea 2 potrebbe teoricamente venire estesa anche a monte. Per esempio fino alla stazione ferroviaria di Opicina, che dista circa 800 metri in linea d'aria dal capolinea del tram. Si ripristinerebbe così la tratta stazione tranviaria - stazione ferroviaria di Opicina sconsideratamente soppressa nel 1938 dopo appena 37 anni di esercizio. In tal modo si incentiverebbe l'intermodalità ferrovia-tram e si consentirebbe il collegamento su rete fissa dalla stazione ferroviaria di Opicina a Bovedo. Con un altro mezzo su rete fissa si andrebbe dalla stazione ferroviaria di Opicina a Trieste Centrale senza fare il lungo giro per Aurisina.

Ma prolungare la linea 2 lungo via Nazionale e via di Prosecco fino alla stazione ferroviaria di Opicina sarebbe alquanto problematico, visto il traffico odierno e le modifiche urbanistiche intervenute dal 1938. Per ragioni di sicurezza in uno dei due sensi di marcia su via Nazionale e via di Prosecco occorrerebbe istituire una corsia preferenziale per tram, bus e taxi, il che costituirebbe delle difficoltà oggettive probabilmente insuperabili.

La duplice estensione della linea 2 o anche solo il suo più fattibile prolungamento a valle richiederebbe comunque costi sia di investimento, sia di gestione, sia di manutenzione verosimilmente minori di quelli ipotizzati per la cabinovia, rendendo questa un inutile doppione.

Il tram è stato e – si spera – tornerà presto ad essere uno dei mezzi di trasporto pubblico che consentono l'“accesso nord” della città. Bisognerebbe renderlo più attrattivo, non fargli concorrenza tramite nuovi Sistemi di Trasporto a Impianti Fissi. Se è vero che può trasportare non più di 450-600 persone all'ora, mentre l'ovovia 1.820, è anche vero che il tram esiste da un secolo. Sta per venire ripristinato con gli opportuni adeguamenti strutturali che lo dovrebbero rendere più sicuro ed efficiente. Dunque si stanno già spendendo soldi pubblici per un collegamento STIF.

## **Ferrovia Monfalcone-Trieste: un ottimo “accesso nord” su rotaia da valorizzare**

Le due linee ferroviarie Monfalcone - Trieste Centrale e Ferneti - Villa Opicina - Aurisina - Trieste Centrale esistono da oltre un secolo e mezzo. Costituiscono l'accesso nord su rotaia alla città più rapido, comodo e sicuro. Ma potrebbero venir potenziate e fare pienamente sistema con il trasporto pubblico locale, ovvero autobus e taxi, sotto il profilo sia strutturale che tariffario.

La “penetrazione nord” su impianti fissi in assoluto più veloce e capiente è la ferrovia Monfalcone - Trieste Centrale, attiva dal 1860, a doppio binario elettrificato. Per distinguerla dall'altra potremmo chiamarla “accesso nord-ovest” su rotaia. Fornisce la quasi esclusività del servizio passeggeri per Trieste.

Per sminuirne i fattori della cabinovia obiettano che è quasi satura, non potenziabile e dunque insufficiente. Eppure negli ultimi anni, parentesi pandemica a parte, ha conosciuto un aumento solo del traffico merci, quasi esclusivamente notturno. Il traffico passeggeri, fortemente calato in periodo pandemico sia per le misure restrittive sia per la soppressione di numerosi treni, sta ritornando ai livelli precedenti, benché si attenda ancora il ripristino di alcune Frecce.

Servirebbero investimenti a livello sia nazionale sia regionale per aggiungere vagoni ai convogli sovraffollati, ma anche per intensificare certi collegamenti e per (ri)attivarne di nuovi.

Aumentando la frequenza e/o la capienza dei treni regionali almeno in certi giorni e orari si promuoverebbero i collegamenti ferroviari fra Trieste Aeroporto, Monfalcone, Duino, Visogliano, Aurisina, Miramare e Trieste Centrale in alternativa a quelli su gomma. Oggi invece le stazioni di Duino, Visogliano, Aurisina e Miramare sono praticamente abbandonate e inutilizzate.

Ottimizzare la tratta Trieste Aeroporto - Trieste Centrale sarebbe molto più facile, più produttivo e più veloce, meno impattante, meno complicato e meno costoso che costruire la fantascientifica cabinovia.

In materia ferroviaria il Comune di Trieste non ha competenze dirette, ma volendo potrebbe premere su Stato, Regione e Trenitalia. Inoltre il PUMS potrebbe integrarsi sia con il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica sia con il Piano Regionale per il Trasporto Pubblico Locale (PRTPL). E' interesse del Comune che i viaggiatori usino il treno tanto per arrivare in città quanto per (ri)partire, evitando così non solo di inquinare, ma anche di intasare la viabilità stradale.

L'immenso parcheggio intermodale dell'aeroporto e della relativa stazione ferroviaria è quasi sempre semivuoto, essendo a pagamento e poco pubblicizzato. Il Comune di Trieste potrebbe spingere per liberalizzarlo e promuoverlo come «cerniera di mobilità avanzata» della città, fuori dai suoi confini, onde evitare che dall'aeroporto i passeggeri usino il proprio mezzo privato per raggiungere Trieste e viceversa.

Anche i parcheggi delle stazioni di Visogliano e Aurisina sono sprecati, mentre potrebbero diventare anch'essi altrettante «cerniere di mobilità avanzate» capaci di intercettare automobilisti, motociclisti, ciclomotoristi o anche ciclisti e indurli a usare il treno.

## **Ferrovia Ferneti-Opicina-Aurisina da potenziare per i passeggeri**

La linea Ferneti - Villa Opicina - Aurisina - Trieste Centrale appartiene alla storica linea Meridionale Vienna-Graz-Maribor-Lubiana-Trieste, attiva dal 1857 e coincidente tra Aurisina e la stazione centrale con il relativo tratto della Monfalcone-Trieste. Costituisce quello che potremmo definire il principale “accesso nord-est” su ferro alla città. Per lunghi periodi aveva malauguratamente cessato di svolgere servizio passeggeri. Ma l'11 giugno 2021 ha ripreso a funzionare per iniziativa delle ferrovie austriache. Così è tornato anche il collegamento diretto Trieste-Lubiana. Il convoglio però ha un difetto: è lento. Il Comune di Trieste potrebbe attivarsi per velocizzarlo.

L'entrata in servizio tra il maggio e il settembre 2020, 2021 e 2022 del treno Praga-Brno-Bratislava-Budapest-Zagabria-Fiume/Spalato, gestito dall'azienda ceca RegioJet e volto a portare turisti cechi, slovacchi e ungheresi sulle coste croate, suggerisce che analoghe linee dal centro Europa, ancora più lunghe della Meridionale, potrebbero consentire ai viaggiatori, turisti e non, di raggiungere su ferro Trieste, con tutto ciò che ha da offrire d'estate come nelle altre stagioni.

L'ulteriore collegamento ferroviario turistico attivato dalla Polonia a Fiume e/o Spalato nel 2022 conferma che la cura del ferro sta venendo recepita come valida anche nel settore della mobilità turistica. E Trieste potrebbe essere della partita, volendo.

La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha approvato, e la prossima settimana dovrebbe farlo anche l'aula, le proposte di emendamento ai corridoi di trasporto europei relativi alla Croazia che prevedono di finanziare con ben 26 miliardi di fondi comunitari varie opere, tra cui il ripristino del collegamento Pola-Pisino-Divaccia-Sesana-Opicina-Trieste. I progetti attuativi andranno presentati entro il 2024. Dunque in pratica un potenziamento dell'accesso ferroviario nord a Trieste.

Oltre a ciò, il progetto "Sustance", promosso dal segretariato esecutivo dell'Iniziativa Centro-europea (InCe) e ammesso a finanziamento nell'ambito del primo bando Interreg central Europe 2021/27, prevede un collegamento ferroviario sperimentale diretto tra Opicina e Fiume, con stalli per biciclette, attivo nel periodo tra aprile e settembre dall'estate 2024 o 2025. La tratta sarà unica e gestita congiuntamente dagli enti ferroviari sloveno e croato. Anche tale tratta, sebbene momentaneamente solo estiva, potenzierebbe l'accesso ferroviario nord di Trieste.

Il Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza ha stanziato fondi anche per l'acquisto di nuovi treni «sostenibili». Ma il Comune di Trieste preferisce puntare tutto sulla cabinovia.

## **Ben nove linee ferroviarie merci si potrebbero estendere anche ai passeggeri**

Si potrebbe potenziare l'accesso nord a Trieste su rotaia utilizzando anche per il trasporto passeggeri le linee ferroviarie oggi riservate solo al trasporto merci. Le Controdeduzioni alle osservazioni al PUMS avevano giustificato a pag. 13 l'inutilizzo di tali linee per i passeggeri dicendo:

*Considerato il notevole incremento dei traffici merci in ingresso/uscita dal Porto Commerciale e il progressivo incremento della componente ferroviaria (merci), evidenti problemi di capacità, della rete ferroviaria urbana, non consentono l'istituzione di un competitivo servizio urbano metropolitano su tali tratte.*

*Cadenzamenti, e frequenze, richiesti dai collegamenti urbani (con un intertempo non superiore ai 10 minuti e con una offerta di almeno 6 corse/ora per direzione di marcia) possono mettere in crisi l'esercizio della linea commerciale su ferro che rappresenta un fondamentale "appoggio" all'operatività del Porto di Trieste. [...]*

*Nel caso di città delle dimensioni di Trieste i tempi di ingresso-uscita dalle fermate dei sistemi ferroviari interrati sono in molti casi comparabili ai tempi di spostamento delle O/D più frequenti. E questo produce, a fronte di investimenti molto costosi (versante offerta), livelli di appetibilità del sistema di trasporto (versante domanda attraibile) non in linea con un corretto dimensionamento dello stesso.*

Ora: è ben vero che le esigenze ferroviarie del Porto sono già notevoli e crescenti. Tuttavia, prima di escludere con risolutezza la possibile coesistenza fra trasporto merci e passeggeri su quelle linee, bisognerebbe effettuare un approfondito studio di fattibilità e interloquire con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia e Trieste Trasporti. Interpellare la potenziale clientela servirebbe poi a sondarne l'eventuale interesse. Visto che tutto ciò non si è fatto, una simile rinuncia aprioristica si basa su considerazioni plausibili, ma da dimostrare.

Forse concentrando i traffici ferroviari di notte si potrebbero ricavare di giorno tempi magari limitati, ma sufficienti a consentire un trasporto passeggeri sia competitivo che remunerativo?

Le eventuali linee passeggeri varierebbero molto poi a seconda del gestore e dei vettori impiegati. Ad esempio l'attivazione di pochi treni giornalieri da Monfalcone o da Opicina per Trieste Campo Marzio e/o per Muggia e viceversa non comporterebbe problemi tecnici paragonabili a quelli di una frequente metropolitana leggera.

Perché quindi fare un discorso unico e dire di no a prescindere? Si ipotizzino seriamente tutte le soluzioni e le si valuti ad una ad una senza preconcetti, evitando di dare la precedenza assoluta al Porto. I passeggeri non valgono meno delle merci.

La riattivazione della ferrovia Meridionale per il trasporto passeggeri dimostra che, volendo, si potrebbe fare lo stesso anche nei tratti ferroviari triestini rimanenti, e in particolare sulla Transalpina, dove peraltro il traffico merci non sembra tanto intenso.

Le eventuali fermate sotterranee poi riguarderebbero solo la circonvallazione ferroviaria. Non sarebbero imprescindibili né urgenti. Comunque per realizzarle si dovrebbe prima chiedere e ottenere i relativi finanziamenti, cosa che non si è fatta.

Teoricamente si potrebbero istituire addirittura nove linee ferroviarie passeggeri utilizzando tratte locali ora riservate solo alle merci:

- 1) Trieste Aeroporto - Monfalcone - Visogliano - Aurisina - Miramare - galleria di circonvallazione - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia (foce del rio Osp);
- 2) Trieste Aeroporto - Monfalcone - Visogliano - Aurisina - Miramare - galleria di circonvallazione - Cantieri - Trieste Campo Marzio;
- 3) Trieste Aeroporto - Monfalcone - Visogliano - Aurisina - Prosecco Stazione - Villa Opicina - Rozzol - Trieste Campo Marzio;
- 4) Trieste Centrale - galleria di circonvallazione - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia;
- 5) Trieste Centrale - galleria di circonvallazione - Cantieri - Trieste Campo Marzio;
- 6) Trieste Campo Marzio - Rozzol - Villa Opicina - Sesana - Lubiana;
- 7) Trieste Campo Marzio - Rozzol - Villa Opicina - Nova Gorica;
- 8) Trieste Campo Marzio - Rozzol - Villa Opicina - Ferneti;
- 9) Trieste Campo Marzio - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia.

Tutte queste linee passeggeri, salvo l'ultima, costituirebbero altrettante forme di accesso ferroviario nord a Trieste e avrebbero una lunghezza e un'importanza trasportistica ben superiori a quella della cabinovia.

Nel frattempo sono in corso i lavori per elettrificare il binario da Servola alla stazione di Aquilinia, che dovrebbe essere rimessa in funzione entro il 2023. Si sta progettando il binario fra Aquilinia e l'ex Aquila. Inoltre da Aquilinia verrà rimesso in funzione il binario diretto ai capannoni di FreeEste a Bagnoli.

Entro il 2025 verrà demolito il muro che separa i binari della stazione di Campo Marzio da quelli del Porto nuovo, e ne verranno realizzati di nuovi per i moli V e VI e un allaccio diretto in galleria al molo VII. Allora i treni usciranno da quel settore del porto immettendosi direttamente nella galleria di cintura, senza passare più per Trieste Campo Marzio.

A Servola si prevede di costruire una stazione ferroviaria sul sedime della ex ferriera.

Queste e altre infrastrutture ferroviarie sono concepite in funzione del porto e dunque del trasporto merci. Ma è da escludere a priori un loro utilizzo anche per i passeggeri?

Riattivare per i passeggeri le tratte ferroviarie triestine ora destinate solo alle merci potrebbe agevolare e incrementare anche il turismo sostenibile, oltre che servire i pendolari.

Chi abitasse nella zona meridionale della città e della ex provincia potrebbe prendere il treno per le destinazioni extra-provinciali senza recarsi con un mezzo pubblico o privato fino alla Stazione centrale gravando sulla viabilità ordinaria. Tutto ciò grazie ai vari accessi nord su ferro. Cosa che la cabinovia non garantirebbe.

Inizialmente si potrebbero attivare a scopo sperimentale solo poche corse giornaliere per vedere se possono davvero attirare l'interesse del pubblico e soddisfarne alcuni bisogni di mobilità. Se poi risultasse materialmente ed economicamente fattibile anche una "metropolitana di superficie" su queste linee, tanto meglio. Sempre senza intralciare le attività portuali.

Naturalmente bisognerebbe prima adeguare al trasporto passeggeri la galleria ferroviaria di circonvallazione Barcola-Ponziana, a doppio binario. Ma non sarebbe un'impresa né impossibile né particolarmente costosa.

Se lungo la circonvallazione venisse attivata anche una "metropolitana di superficie", si potrebbero immaginare nuove fermate. Alcune in superficie, che non comporterebbero spese o difficoltà tecniche eccessive. Per esempio una fermata a Gretta bassa, sotto il faro della Vittoria e sopra viale Miramare, fra bivio Barcola e l'imbocco della galleria di cintura. Se collegata con una scaletta a viale Miramare, potrebbe servire d'estate anche i frequentatori del sottostante bagno Ferroviario. Sopperirebbe all'assenza di una fermata ferroviaria a Barcola.

Un'altra fermata superficiale si potrebbe pensare sopra via Svevo presso le Torri d'Europa, fra bivio Cantieri e l'imbocco della galleria di circonvallazione, accanto alla sopraelevata. Soddisferebbe le esigenze sia di parte della popolazione di Ponziana e Chiarbola, sia dei clienti ed esercenti delle Torri d'Europa, sia dei lavoratori di quell'area portuale.

Più costose, complesse e lunghe da realizzare sarebbero invece delle fermate sotterranee, da concepire in aree popolate dove la galleria di circonvallazione è più vicina sia alla superficie sia alle fermate degli autobus. Per esempio sotto piazza Volontari Giuliani, sotto piazza Perugino o a Roiano alta sotto via Moreri.

Tramite sia il treno passeggeri sia la metropolitana di superficie, e ancor più se quest'ultima risultasse fattibile, si favorirebbe la diversione modale dalla gomma al ferro, si decongestionerebbe un po' la viabilità, si ridurrebbe l'inquinamento atmosferico e acustico e si potenzierebbero le due stazioni terminali triestine, restituendo a quella di Campo Marzio la sua storica funzione passeggeri, dopo oltre 60 anni. Risultati non disprezzabili, che ora invece ci si preclude. I fondi PNRR avrebbero potuto essere ben più utilmente destinati a questo invece che alla cabinovia.

### **Trieste Campo Marzio seconda stazione terminale passeggeri?**

RFI intende ripristinare i servizi ferroviari turistici sul binario unico Villa Opicina - Rozzol - Trieste Campo Marzio, dopo il riavvio del servizio ferroviario merci avvenuto nell'aprile 2020 a seguito di alcune riparazioni, ma non il trasporto passeggeri ordinario. Eppure quello è un tratto della Transalpina che dal 1906 conduce nelle attuali Slovenia (Nova Gorica) e Austria (Carinzia). Quindi un ulteriore accesso nord su ferro a Trieste, più esattamente ai margini meridionali del centro storico.

Il ripristino della linea Meridionale Vienna-Trieste via Lubiana per i passeggeri a partire dall'11 giugno 2021 sottolinea il problema del tortuoso, lento e quindi scomodo raggiungimento della stazione di Trieste Centrale da quella di Opicina via Bivio di Aurisina. Sono ben 34 km rispetto ai soli 14 della Opicina - Campo Marzio. Più del doppio! Il collegamento Trieste-Lubiana presenta viepiù tale problema, vista la minore distanza tra le due città rispetto a quella tra Vienna e Trieste.

Da Opicina invece il tragitto per raggiungere Campo Marzio sarebbe appunto molto più breve, rapido e comodo, sebbene su binario unico, il che costituisce un limite oggettivo.

In futuro alcuni convogli della Vienna-Trieste e della Trieste-Lubiana potrebbero utilizzare la Transalpina da Opicina a Campo Marzio in ambo le direzioni? Offrendo così un collegamento con il lato meridionale delle rive e servendo più direttamente San Vito e il Borgo Giuseppino?

Di certo gli abitanti di Opicina gradirebbero una ferrovia e magari anche una metropolitana leggera per Campo Marzio, che nella bella stagione vorrebbe dire Ausonia e Lanterna.

Dalla stazione di Campo Marzio potrebbero partire e arrivare nuovamente convogli ferroviari passeggeri non solo per Opicina, ma anche per la Slovenia. Ad esempio per Nova Gorica lungo la Transalpina o per Lubiana lungo la Meridionale. Gestiti dalle ferrovie italiane o da quelle slovene.

Utilizzando la linea ferroviaria Aurisina-Opicina si potrebbe poi collegare Trieste Aeroporto con Trieste Campo Marzio attraverso Prosecco Stazione e Opicina.

Se si reperissero i fondi per riattivare il trasporto passeggeri sulla Transalpina senza confliggere con le esigenze portuali, si potrebbe ripristinare la vecchia stazioncina dismessa di Rozzol e realizzarne eventualmente di nuove a basso impatto ambientale nelle aree periferiche più popolate o nei siti più frequentati del percorso: SISSA, università nuova, San Giovanni alta, Sottolongera, San Giacomo bassa (in sopraelevata tra via Broletto, via San Marco e via Alberti)... Così l'utenza potenziale aumenterebbe ulteriormente.

Dalla stazione di Opicina si dirama verso Ferneti un binario che si biforca subito prima dell'interporto, servendo sia il suo lato settentrionale sia quello meridionale. Se quello meridionale fosse prolungato fino al valico, la futura linea passeggeri potrebbe magari coprire l'intera tratta Trieste Campo Marzio - Ferneti, servendo la «cerniera di mobilità» che ho proposto di istituire nell'area asfaltata ma inutilizzata del valico in alternativa alle «cerniere di mobilità» volute dal PUMS a Opicina in luoghi inidonei. Chi, giungendo dalla Slovenia, lasciasse il proprio veicolo presso il valico potrebbe salire sul treno e raggiungere rapidamente Campo Marzio o una qualche stazione intermedia. Sempre che ciò non intralci i trasporti merci portuali...



Trieste Campo Marzio riacquisirebbe così il ruolo di seconda stazione ferroviaria terminale cittadina anche per il regolare trasporto passeggeri sia internazionale sia locale.

I fondi PNRR avrebbero potuto essere richiesti e impiegati a tal fine, ossia per raddoppiare i terminali ferroviari passeggeri della città come già dal 1906 al 1967. Ma si potrebbero trovare pur sempre altri canali di finanziamento.

### **Da nord con il treno si potrebbe arrivare fino a Capodistria**

L'ottimizzazione dell'accesso ferroviario nord a Trieste potrebbe anche permettere di attivare collegamenti su ferro fino a Capodistria se si prolungassero i binari dalla valle delle Noghere, ovvero dalla stazione di Muggia / rio Ospio, verso quella città. Cosa che la cabinovia non potrebbe fare.

Dal 1902 al 1935 la ferrovia a scartamento ridotto Parenzana, dopo Rabuiese, attraversava in galleria i colli muggesani sotto Scoffie collegando Trieste Campo Marzio a Capodistria, Isola, Portorose e, dopo altre stazioni, Parenzo. Non sarebbe dunque avveniristico riattivare i tratti ora mancanti della linea ferroviaria sia passeggeri sia merci Trieste-Capodistria almeno a binario unico cercando di non arrecare danno significativo all'ambiente. In tal modo si collegherebbero anche due porti vicinissimi di stati dell'Unione Europea, dell'area Schengen, dell'eurozona e della NATO.

In definitiva le linee complessivamente attivabili per Capodistria potrebbero essere tre:

- 1) Venezia - Trieste Aeroporto - Monfalcone - Visogliano - Aurisina - Miramare - circonvallazione - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia - Capodistria;
- 2) Trieste Centrale - circonvallazione - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia - Capodistria;
- 3) Villa Opicina - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia - Capodistria;
- 4) Trieste Campo Marzio - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia - Capodistria.

Dunque tratte internazionali a carattere sia interregionale sia locale con un bacino d'utenza potenziale non irrilevante.

Naturalmente occorrerebbe un accordo tra RFI e ferrovie slovene, oltre che tra i rispettivi governi. Ma non sarebbe un'impresa impossibile. Tanto più potendo beneficiare degli appositi finanziamenti europei per le tratte trans-frontaliere e di collegamento portuale. I fondi PNRR avrebbero potuto essere richiesti e impiegati anche a tale scopo, ma non sono gli unici possibili.

Per il trasporto passeggeri Ronchi-Trieste-Capodistria si potrebbe anche pensare ad una metropolitana di superficie gestita nell'ambito del trasporto pubblico locale trans-frontaliero, se non da Trenitalia o dalle ferrovie slovene.

Tutto ciò favorirebbe la diversione modale dalla gomma al ferro, riducendo l'impatto ambientale del traffico transfrontaliero su gomma. La boccheggianti Trieste Centrale ne verrebbe potenziata e Trieste Campo Marzio ritroverebbe un'ulteriore ragion d'essere, oltre a quelle che ho già indicato, ed entrambe le stazioni terminali cittadine si rafforzerebbero come poli intermodali.

### **Numerosi autobus coprono già l'accesso nord a Trieste**

Le principali arterie asfaltate di accesso nord a Trieste su cui viaggiano gli autobus sono la Strada costiera, la Strada del Friuli, la Strada per Vienna, via Nazionale, l'ex Strada provinciale 35, via Bonomea, la Strada nuova per Opicina, via Commerciale e salita a Conconello. Tutte infrastrutture di trasporto che non serve costruire, diversamente dalla cabinovia. Solo mantenere.

Le linee di autobus che oggi coprono in qualche modo la penetrazione nord a Trieste sono numerose. Quelle paragonabili al tragitto dell'ipotizzata cabinovia, cioè che vanno da Opicina ad un'area del centro prossima al Porto vecchio, sono la 2/, la 4, la 38 e la 64. Però la 3, la 6, la 28, la 36, la 42, la 44, la 51, la G51, la 55, la 57, la 80 e la 81 seguono pur sempre percorsi configurabili come di accesso nord alla città e almeno in parte sovrapponibili o assimilabili a quello della prospettata cabinovia. Tutte queste linee sono meno frequenti e veloci, ma assai più capillari, capaci di intercettare residenti, economiche, prive di impatto paesaggistico permanente, molto meno condizionabili dalle intemperie e forse meno scomode per le persone a mobilità ridotta.

Invece la cabinovia avrebbe solo quattro stazioni, assai distanziate e più o meno lontane sia da luoghi abitati sia da fermate dell'autobus, dunque inadatte ai pendolari. Pare inoltre che non potrà avvalersi dei biglietti della Trieste Trasporti, ma ne richiederà uno aggiuntivo più salato. Il che non ne stimolerebbe certo l'utilizzo, specie da parte dei meno abbienti. E sarebbe azzardato dire che in assoluto produrrebbe minore inquinamento atmosferico/acustico rispetto agli autobus odierni o ancor più a quelli futuri, considerando l'intero ciclo di vita dei rispettivi mezzi, oltre al forte impatto ambientale del cantiere della cabinovia.

## **La riduzione della Costiera a strada turistica favorirà l'uso di mezzi meno inquinanti**

La Strada costiera è la principale arteria asfaltata di accesso da nord-ovest a Trieste. E' una strada extraurbana di competenza della Regione FVG, che da diversi anni ormai annuncia di volerla declassare a "strada turistica" con limite di velocità a 50 km orari e pista ciclabile bidirezionale lato mare da finanziare con fondi nazionali. La cabinovia viene motivata anche con la necessità di sopperire a tale declassamento, che per ora resta una promessa.

Il paragrafo 14.2 della Relazione generale del PUMS *«propone la trasformazione della strada costiera a strada turistica con limitazione massima della velocità a 50 km/h»*. Però la omette sia dallo Scenario 2025 sia dallo Scenario 2030 e non ne quantifica i relativi costi presunti, malgrado a pag. 171 affermi, riferendosi anche a viale Miramare: *«Quindi in uno scenario di medio-lungo periodo l'obiettivo è quello di uniformare la velocità con limite 50 km/h, fluidificando la marcia e ricavando spazi per la mobilità dolce e il TPL»*.

La Relazione del Biciplan alle pagine 86-87 *«ritiene necessaria una complessiva ristrutturazione della Strada Costiera, e la sua trasformazione in strada turistica, fino alla Località di Sistiana»*. Non cita date, ma aggiunge: *«A questo proposito ed in ragione dell'elevata valenza ambientale paesaggistica, si avanza l'ipotesi di formulare la richiesta per l'inserimento di questo tratto stradale nel patrimonio dell'Unesco»*. Ipotesi certamente condivisibile, ma priva anch'essa di orizzonti temporali. Un mero auspicio privo di efficacia pratica.

La conversione della Costiera in strada turistica con pista ciclabile bidirezionale determinerebbe un minore afflusso per quella via a Trieste di veicoli privati a motore e un maggiore afflusso di biciclette. In assenza sia della cabinovia sia di misure viabilistiche alternative, gran parte dei veicoli diretti da nord a Trieste che non percorrerebbero più la Costiera utilizzerebbero verosimilmente la superstrada o fino alla fine o fino a Strada per Vienna, oppure l'ex Strada provinciale 1 e poi o Strada del Friuli o l'ex Strada provinciale 35 fino al quadrivio di Opicina, scendendo infine per via Nazionale, Strada nuova per Opicina e via Valerio oppure eventualmente per via Commerciale o salita a Conconello / via Commerciale.

Il declassamento della Strada costiera e l'introduzione della pista ciclabile potrebbe tuttavia comportare la spontanea rinuncia di alcuni conducenti all'uso della propria automobile in favore o della bici stessa o del treno o del pullman per raggiungere la città da nord. La probabile conseguenza sarebbe quindi in misura maggiore il dirottamento di alcuni veicoli privati sulla viabilità restante e in misura minore l'impiego di un mezzo meno insostenibile.

La Costiera, anche dopo il suo più che auspicabile declassamento a strada turistica, rimarrà pur sempre una delle "penetrazione nord" di Trieste, in particolare per quanti da Sistiana vorranno raggiungere gli stabilimenti balneari della riviera fino a Barcola.

Il previsto declassamento non interferirà con il transito di pullman e autobus, salvo ridurne un po' la velocità e allungarne conseguentemente i tempi di percorrenza. Ma guadagnando in sicurezza. Rimarrebbero comunque in piena funzione tutte le altre strade di accesso nord, compreso ovviamente il Raccordo autostradale gratuito.

Perciò l'ovovia non rappresenterebbe affatto né l'unico né il principale "accesso nord" dopo il declassamento della Costiera. Tantomeno quello miracolistico e taumaturgico di cui si favoleggia.

## «Cerniere di mobilità» sì, ma lontano da Trieste

Un'autentica politica di mobilità sostenibile dovrebbe convincere il maggior numero di automobilisti, motociclisti e ciclomotoristi provenienti da nord a usare il treno, il pullman, l'autobus o la bicicletta per arrivare in città. Quindi ad impiegare una modalità di trasporto più ecologica e meno costosa. Cosa che la cabinovia non garantirebbe, se non in minima parte e a costi ambientali, paesaggistici, economici e sociali altissimi. Ovvero insostenibili e controproducenti.

Anche l'annunciata urbanizzazione del Porto vecchio richiederebbe coraggiose misure di mobilità sostenibile per scongiurare una forte crescita dei volumi di traffico e inquinamento atmosferico-acustico. Ma la soluzione non è certo la cabinovia, che semmai aggraverebbe il problema stimolando l'uso dei veicoli a motore da nord fino al parcheggio della stazione di monte, come pure da sud fino al parcheggio della stazione del Molo IV, senza trascurare il prevedibile maggiore afflusso al park Bovedo e agli autosili da insediare in Porto vecchio.

L'obiettivo dovrebbe quindi essere tenere i veicoli a motore il più lontano possibile non solo dalla città, ma da tutta l'ex provincia. Le «cerniere di mobilità» ventilate dal PUMS servirebbero a tale scopo solo se collocate il più lontano possibile da Trieste, meglio ancora se ai margini dell'ex provincia o addirittura al di fuori. Ma così purtroppo non è. Il combinato disposto della cabinovia e delle «cerniere di mobilità» a Trieste e Opicina calamiterebbe nuovo traffico, anziché allontanarlo. Un rimedio peggiore del male. Meglio non somministrarlo al paziente febbricitante.

Il PUMS vorrebbe dirottare i viaggiatori dai veicoli privati al trasporto pubblico locale attraverso le «cerniere di mobilità». Ma quelle immaginate a Opicina risultano disfunzionali e impattanti, mentre quella solo «turistica» di Monte Grisa sarebbe solo sporadica e dunque strutturalmente inefficace.

Rendendo stabile ed efficiente quella prevista a Monte Grisa e istituendone una al valico di Ferneti si potrebbero calamitare automobilisti soprattutto dall'autostrada e dirottarli verso la città in modo più sostenibile. Senza bisogno di ovovie.

### Opicina sud - Strada provinciale 35: una stazione-cerniera

La proposta di Variante 12 trasforma in stazione di monte della cabinovia e relativo parcheggio di interscambio una delle «cerniere di mobilità» concepite dal PUMS a Opicina.

La prima ipotesi per «Opicina sud» che la Relazione generale del PUMS contempla è la zona contrassegnata dal PRGC come S5, la quale affianca rispettivamente verso nord-ovest e verso sud-est la zona S1, ossia l'ampio parcheggio rettangolare a lato della Strada provinciale 35.

Per allargare nei due sensi (area «A» della cartina di pag. 87 della Relazione generale del PUMS) il parcheggio esistente bisognerebbe disboscare la fitta boscaglia carsica, confinante da un lato con diverse case di abitazione e dall'altro con la strada. Ma l'area S5 è destinata dal PRGC ad «attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto». Dunque a tutt'altro.

La Relazione afferma che occorrerebbe «una variante urbanistica includendo la viabilità», mentre nel progetto di dettaglio bisognerebbe mantenere «una fascia di rispetto dalle abitazioni».

La Variante 12 sopperisce peggiorando l'impatto ambientale.

Al posto di tale soluzione anti-ecologica e confliggente con il PRGC, basterebbe infrastrutturare meglio il parcheggio, valutando se mantenervi i camper e allestendovi anche rastrelliere per bici, visto che lungo l'ex SP 35 passerebbe l'Itinerario ciclabile 7 previsto dal Biciplan.

Ma chi lasciasse la propria vettura in quell'area desolata come raggiungerebbe poi Trieste? La proposta di Variante 12 si pone vagamente il problema, del tutto trascurato dal PUMS.

Una soluzione parziale consisterebbe nel posizionare su ambo i lati della strada una fermata delle linee 39 (ora quella più vicina è al capolinea di Villa Carsia) e 42 (la fermata più vicina è il capolinea di Opicina). Ma forse nemmeno ciò basterebbe, vista la scarsa frequenza delle due linee.

Si potrebbe allora mettere gratuitamente a disposizione dei viaggiatori piccoli bus-navetta elettrici sul percorso Monte Grisa - SP 35 - bivio di Opicina - strada Nuova per Opicina - piazzale Europa - piazza Libertà. Si connetterebbero così le due cerniere di mobilità di Monte Grisa (da rendere stabile invece che «turistica») e Opicina sud all'Università nuova e alla Stazione centrale.

Tale tragitto potrebbe anche diventare una linea vera e propria della Trieste Trasporti.

Rimarrebbe comunque il problema dei percorsi pedonali lungo l'ex SP 35, oggi assenti.

La Relazione generale del PUMS ipotizza «*un sottopasso che permetta la svolta verso Trieste, collegando l'area del distributore*». Idea costosa e di non immediata realizzazione. Forse basterebbe, tra il parcheggio e il distributore, un più semplice e meno dispendioso attraversamento pedonale protetto, che avrebbe anche il vantaggio di moderare la velocità dei veicoli.

La stessa Relazione del PUMS ammette che «*dall'area A alla rotatoria occorre realizzare un marciapiede che conduce al parcheggio a est della rotatoria*». Però dovrebbe essere largo almeno un metro e mezzo sul lato nord della strada, costituendo un «corridoio di mobilità pedonale». Bisognerebbe quindi spostare gli attuali cassonetti in luogo più opportuno. Ciò consentirebbe anche di ridurre di alcune decine di centimetri la carreggiata che, vista la sua eccessiva larghezza, favorisce le alte velocità in un punto critico a rischio incidenti.

Tutto ciò naturalmente per sfruttare al meglio l'attuale parcheggio sottoutilizzato, evitando di ampliarlo e di costruirvi la stazione di monte della cabinovia.

### **Una «cerniera di mobilità» al valico di Ferneti filtrerebbe il traffico dalla Slovenia**

A Ferneti, in comune di Monrupino, c'è un confine di stato di prima categoria, un grande terminal intermodale che funziona anche come retroporto e un'importante uscita dell'autostrada. Quello è uno snodo viario davvero strategico. Vi si può arrivare comodamente sia dall'Italia sia dalla Slovenia tanto in autostrada (Trieste-Venezia o Sesana-Lubiana) quanto sulla viabilità ordinaria, con diramazioni Opicina-Trieste e Monrupino. Quale sito più idoneo per intercettare il traffico internazionale proveniente dalla Slovenia, evitando che almeno parte di quello privato su gomma diretto a Trieste giunga fino in città o anche solo a Opicina?

Non dovrebbe essere difficile riutilizzare come «cerniera di mobilità» l'area asfaltata e urbanizzata a lato del Raccordo autostradale 14 e della Strada regionale 58, vicino all'Hotel Transilvania, ora largamente sottoutilizzata e sprecata. Le spese di attrezzaggio sarebbero davvero minime e non occorrerebbe tagliare alberi. Naturalmente servirebbe un'intesa con le autorità competenti, le quali dubito però che muoverebbero grosse obiezioni.

La linea 42 ha già una fermata presso il valico e una presso l'abitato di Ferneti sul lato verso il valico. Però è rada e fa un giro largo per Repen, Borgo Grotta Gigante, Monte Grisa, Borgo San Nazario, Prosecco, Strada del Friuli, salita di Greta, Roiano, viale Miramare e piazza Oberdan.

Servirebbe una linea più diretta e frequente per Opicina e Trieste. Potrebbe essere la 2/ o la 64, con capolinea a Ferneti e in Porto vecchio, prolungabile fino a Barcola o a Grignano.

Altrimenti si potrebbe istituire un apposito bus navetta elettrico per automobilisti e motociclisti provenienti dalla Slovenia. Questi, parcheggiato il proprio mezzo, verrebbero condotti rapidamente e comodamente a destinazione lungo un tracciato del tipo: valico di Ferneti - Opicina centro - bivio di Opicina - strada Nuova per Opicina - via Commerciale / piazzale Europa - piazza Libertà. Un simile servizio, se gratuito, richiederebbe però un apposito finanziamento nazionale per la «mobilità sostenibile». E non sarebbe fruibile dai residenti. Parrebbe più semplice e produttivo quindi puntare sul potenziamento del trasporto pubblico locale, a beneficio di tutti.

### **Monte Grisa: la cerniera di mobilità sia stabile, non «turistica»**

La Relazione generale del PUMS a pagina 90 riserva alla cerniera di mobilità «turistica» di Monte Grisa solo quattro frasi, con una foto ma senza cartine o tabelle esplicative. Ne sottolinea la «valenza turistica», quasi a limitarne e sminuirne la portata, ma senza spiegare cosa significa in pratica. Che sarebbe attivabile solo in occasione delle poco frequenti cerimonie al Tempio mariano?

Una cerniera di mobilità saltuaria non sarebbe né efficiente, né competitiva, né utile. Resterebbe sulla carta, più formale che reale. Non avrebbe senso. Se davvero la si vuole, bisognerebbe renderla permanente.

Ma la tabella della Relazione generale del PUMS a pag. 502 non menziona affatto questa tra le cerniere di mobilità. Appunto perché solo «turistica»? Ossia una eventualità remota?

Eppure l'area sembra giusta, quasi perfetta per una cerniera di mobilità ordinaria. Infatti è già asfaltata e infrastrutturata, poiché *«coincide con quella del parcheggio esistente del Santuario sulla quale sono presenti stalli per la sosta dei bus turistici»*. In realtà sul lato sud-ovest dello spiazzo sono tracciati gli stalli per i bus turistici, mentre sul lato nord-est quelli per le automobili.

Non occorrerebbe abbattere nessun albero per attrezzare come «cerniera di mobilità» quest'area già quasi pronta. Basterebbe investirvi pochi soldi.

La breve scheda della Relazione generale del PUMS afferma che *«l'accessibilità veicolare è garantita dalla strada provinciale del Carso»*, rilevando solo che *«in uscita dallo svincolo di Prosecco del Raccordo RA13, occorre prevedere un Pannello a Messaggio Variabile (PMV) per indirizzare le auto verso la provinciale del Carso»*. Ma il problema sta proprio qui.

Infatti l'ampio parcheggio semi-rettangolare in questione ha un difetto palese: di solito è vuoto. Dunque inutile, sprecato. Si riempie solo raramente. Questo perché è lontano almeno 700 metri dalla ex Strada provinciale 1, e ancor più dalla ex SP 35 e dall'uscita autostradale.

Si trova su una strada a fondo cieco. Serve solo chi frequenta il tempio mariano, ma non per esempio chi si reca sulla Napoleonica. Quello dell'isolamento è il nodo da risolvere per rendere l'odierno parcheggio una cerniera di mobilità non meramente turistica, bensì normale, stabile.

Malgrado la posizione non felicissima, il parcheggio di Monte Grisa può diventare una delle chiavi per una "penetrazione nord" di Trieste finalmente sostenibile. Non più basata cioè sull'uso del mezzo privato. Dunque una regolare porta d'accesso più ecologica alla città dal settore nord-ovest dell'altipiano. Tanto più che lo stesso PUMS auspica la conversione "turistica" della Strada costiera, con limite di velocità ridotto a 50 km/h e carreggiata ristretta dall'Itinerario ciclabile 1 - del mare.

Per poter funzionare bene, una cerniera di mobilità non turistica a Monte Grisa richiederebbe, oltre al PMV, un potenziamento del trasporto pubblico che la colleghi in modo rapido alla città.

Oggi l'unica linea con destinazione piazza Oberdan passante per Monte Grisa, la 42, è rada, tortuosa e lenta, dunque inidonea. Si dovrebbe intensificarla.

In alternativa, a chi lasciasse lì il proprio veicolo venendo dall'autostrada o dal Carso occidentale si potrebbero anche offrire, gratis o facendo pagare un biglietto, piccoli bus-navetta elettrici, magari con tre percorsi distinti: 1) Monte Grisa - Borgo San Nazario - Prosecco - Contovello - piazza Libertà - Porto Vecchio - Barcola - Grignano; 2) Monte Grisa - ex SP 35 - bivio di Opicina - strada Nuova per Opicina - piazzale Europa - piazza Libertà - Porto Vecchio - Barcola - Grignano; 3) Monte Grisa - Borgo San Nazario - Prosecco - Santa Croce - Strada costiera - Grignano - Barcola - Porto vecchio - piazza Libertà.

In tutti e tre i casi si raggiungerebbe il grande polo intermodale della Stazione centrale, il Porto vecchio, Barcola e Grignano, mete ambite specie durante la stagione calda. Ma nel primo caso il tragitto sarebbe più breve e veloce del secondo. Nel secondo si connetterebbero tra loro le due cerniere di mobilità di Monte Grisa e Opicina sud, ed entrambe anche all'Università nuova. Nel terzo si raggiungerebbe Grignano più rapidamente e senza sovraccaricare la già oberata Strada del Friuli.

Ipotesi niente affatto peregrina sarebbe rendere questi tre percorsi delle normali linee di autobus della Trieste Trasporti, a beneficio anche della cittadinanza della Prima Circoscrizione, che potrebbe così raggiungere il Porto vecchio, Barcola e Grignano più rapidamente, senza trasbordi.

Importante sarebbe altresì prolungare l'Itinerario ciclabile 7 - del Carso da Opicina fino alla cerniera di mobilità di Monte Grisa (dove verrebbe installata una stazione di Bicincittà), nonché fino a Borgo San Nazario, Prosecco/Contovello, Santa Croce e la Strada costiera, onde promuovere la diversione modale dall'auto alla bici sull'altipiano in sicurezza e comodità.

Un ordine del giorno fatto proprio dalla Giunta comunale il 21 dicembre 2022 propugna il prolungamento della cabinovia dalla stazione di monte sull'ex SP 35 fino a Monte Grisa. Ipotesi devastante, complicatissima e costosissima. Ma che ha implicitamente rimesso in gioco la dimenticata «cerniera di mobilità turistica» di Monte Grisa. Solo che la costruzione di una stazione della cabinovia sottrarrebbe spazio al parcheggio e prefigurerebbe ulteriori disboscamenti per guadagnare spazi compensativi a benefici delle auto. La proposta che qui avanzo nuovamente costituisce un'alternativa radicale alla malaugurata estensione dell'ovovia fino a Monte Grisa.

## **Siti complementari: Area artigianale di Prosecco-Stazione e Centro Lanza?**

Due siti complementari a quello di Monte Grisa, da intendersi anch'essi come potenziali «cerniere di mobilità» stabili e non «turistiche» in alternativa alla cabinovia, esistono già nelle vicinanze. Sono i parcheggi liberi dell'Area artigianale di Prosecco-Stazione, a fianco del quadrivio dell'ex Strada provinciale 35, e il limitrofo parcheggio del Centro Lanza, ora riservato alla clientela e aperto dal lunedì al sabato tra le 7.30 e le 20 e la domenica tra le 8.30 e le 13. Tramite una convenzione con i rispettivi proprietari si potrebbe magari riempirli stabilmente, notte compresa.

Quanto al trasporto pubblico locale, esiste già sulla ex SP 35, fra il centro Lanza e la strada di collegamento alla SP 1, una fermata della linea 42 in direzione Monte Grisa, Borgo San Nazario, Prosecco e strada del Friuli, mentre una fermata in direzione Opicina si trova a una settantina di metri lungo tale arteria. Ma la frequenza è insufficiente ad offrire un servizio adeguato a chi lascerebbe lì il proprio veicolo per recarsi in città. Si potrebbe intensificare le corse, ovviare con un bus-navetta elettrico o facendo passare anche di lì una nuova linea della Trieste Trasporti a servizio delle «cerniere di mobilità carsiche» di cintura.

Sempre in tema di mobilità sostenibile, soprattutto lungo l'ex SP 35, ma anche lungo l'ex SP 1, ci sarebbe poi lo spazio necessario per prolungare il previsto Itinerario ciclabile 7 - del Carso su pista protetta dalla rotatoria di Opicina fino a lì.

Qualche altro posto auto potrebbe essere eventualmente ricavato, sempre tramite accordo con i proprietari, circa 200 metri oltre il quadrivio Lanza in direzione Gabrovizza, presso la stazione di servizio con autolavaggio a fianco dell'ex SP 35. Lì però mancano fermate dei bus e non sono previste piste ciclabili e stazioni di Bicincittà. L'area inoltre è abbastanza piccola e sprovvista di un collegamento pedonale con il quadrivio, dunque meno idonea delle due precedenti.

## **In viale Miramare creare una corsia preferenziale e una ciclabile su ambo i lati**

Viale Miramare, in quanto continuazione della Strada costiera, costituirebbe una fondamentale arteria d'accesso da nord su gomma alla città anche dopo il previsto declassamento della Costiera a strada turistica. I veicoli a motore da nord sarebbero verosimilmente meno numerosi, mentre aumenterebbero le biciclette. Ma per agevolare questa duplice tendenza servirebbero misure specifiche relative a viale Miramare, che invece la Variante 12 non considera, pur esercitando la cabinovia un impatto viabilistico indiretto anche su tale arteria, viste le stazioni attira-traffico di Bovedo, Porto vecchio e Molo IV.

Il paragrafo 14.2 della Relazione generale del PUMS riguardo a viale Miramare dice di voler «mantenere ovunque una corsia per la marcia, e, in corrispondenza di Bovedo, una corsia di attestamento per la svolta a sinistra».

Bene una sola corsia di marcia, invece delle due esistenti su ampi tratti di viale Miramare. Ma cosa significa, «in corrispondenza di Bovedo, una corsia di attestamento per la svolta a sinistra»? Che si vuole mantenere quella esistente o che si istituirebbe per i veicoli provenienti dal centro la facoltà di svolta a sinistra verso il ramo basso di via Boveto che conduce al parcheggio? Ciò complicherebbe e renderebbe ancora più insicuro quell'incrocio! Chi procedendo dal centro vuole immettersi nel parcheggio e, a seguire, nell'area delle società sportive può già farlo. Perché creare una ulteriore possibilità di immissione più avanti venendo dal centro città? O forse la svolta a sinistra è quella dei veicoli che, percorrendo viale Miramare da Barcola, vogliono immettersi su via Boveto alta? In tal caso, più sicuro sarebbe creare lì una rotatoria.

Continua la Relazione generale a pag. 169:

*Nel tratto di viale Miramare tra Bovedo e il ponte ferroviario in sovrappasso, possono essere istituite due corsie bus dedicate e una corsia di marcia per i veicoli, con il vantaggio di mantenere costante la capacità della strada e ridurre le elevate velocità raggiunte, fonti di incidenti nel tronco di viale Miramare a 4 corsie. Anche la nuova rotatoria contribuisce alla fluidificazione lenta e alla limitazione le velocità.*

Istituire in viale Miramare una corsia preferenziale per senso di marcia a destra e una per gli altri veicoli a sinistra sarebbe una saggia soluzione, ma non solo tra Bovedo e il ponte ferroviario, bensì lungo tutta l'arteria ovunque possibile.

Però la nuova mega-rotatoria ha ridotto in alcuni tratti le corsie da due a una e lì impedirebbe di creare una corsia preferenziale. Lo stesso dicasi per la nuova viabilità d'accesso al parcheggio Bovedo, dove tutt'al più si potrebbe recuperare una corsia in un senso di marcia. Entrambe queste innovazioni viabilistiche sono state fatte senza pensare a una risistemazione complessiva di viale Miramare in funzione della mobilità sostenibile.

Il paragrafo 14.2 della Relazione generale del PUMS aggiunge a pag. 171:

*Nei periodi estivi di maggior frequentazione balneare, Barcola dovrebbe diventare una vera zona turistica, per la quale il traffico di ingresso e uscita dalla città dei pendolari dovrebbe essere sconsigliato mediante Pannelli a Messaggio Variabile da collocare già a Sistiana per indirizzare gli ingressi a Trieste lungo la GVT.*

Tale provvedimento sarebbe auspicabile. Comunque gioverebbe anche una segnaletica chiara indicante che per Trieste centro bisogna proseguire lungo il raccordo autostradale.

Abbastanza generosa ma poco chiara è poi la Relazione generale del PUMS riguardo le corsie preferenziali nel tratto barcolano di viale Miramare:

*Per contro, le corsie di marcia dovrebbero essere dedicate al TPL, fino a Miramare, e ai movimenti locali legati al raggiungimento dei punti lungo la costa e alla fruizione dei parcheggi. Anche a questo fine, sono da prevedere più attraversamenti pedonali con isola centrale. Nel periodo transitorio fino al completo attrezzaggio della strada costiera, le condizioni di traffico su viale Miramare potranno non cambiare molto rispetto ad oggi, ma alcuni interventi possono essere anticipati: i provvedimenti per agevolare il TPL possono comunque comprendere le corsie riservate sul tratto a 4 corsie di viale Miramare, da estendere fino alla pineta, così come i Pannelli a Messaggio Variabile, che consigliano la GVT nel periodo estivo, possono comunque essere installati, riportando le condizioni di deflusso effettive e quindi riducendo una quota dei motivi di congestione.*

Ma le corsie preferenziali su viale Miramare andrebbero estese «fino a Miramare» o «fino alla pineta»? «Nel periodo transitorio fino al completo attrezzaggio della strada costiera» in funzione turistica ci si limiterebbe a tracciarle «fino alla pineta», mentre poi si proseguirebbe «fino a Miramare»? La differenza è notevole. Io direi fino a Miramare, prolungando la futura «linea di forza Muggia-Bovedo» fino a Grignano almeno nei mesi estivi.

In ogni caso creare corsie preferenziali anche solo «fino alla pineta» richiederebbe eliminare i parcheggi a raso e i cassonetti presenti in ambo i sensi di marcia, salvo che sul lato mare tra l'incrocio con via Boveto e quello con via Grilz.

Però le Controdeduzioni alle osservazioni al Biciplan a pag. 46 respingono la richiesta di FIAB Trieste Ulisse di creare una pista ciclabile bidirezionale sulla carreggiata lato mare, cancellando gli odierni stalli liberi, «in quanto non si ritiene praticabile l'eliminazione dei già limitati parcheggi, che potranno eventualmente essere gestiti a tempo, ma che garantiscono il completamento dell'offerta turistica».

Le Controdeduzioni alle osservazioni al Biciplan affermano ancora:

*il percorso lato monte di Barcola necessita ovviamente di importanti interventi di ristrutturazione. In ogni caso, le scelte sono rinviate alla successiva fase progettuale.*

E allora? Pista ciclabile a parte, come si può ricavare lì una corsia preferenziale per senso di marcia senza sopprimere parcheggi e cassonetti? Non è un problema risolvibile in fase progettuale. Semplicemente mancherebbe lo spazio per avere tutto.

Sul tratto di viale Miramare che interessa la riviera barcolana le scelte possibili sarebbero quattro, a meno che non si voglia allargare la carreggiata:

1) mantenere l'attuale assetto, con una corsia indifferenziata per ciascun senso di marcia, parcheggi e cassonetti su ambo i lati e la mini-pista ciclabile sul marciapiede di monte accanto al percorso pedonale;

2) istituire in ambo i sensi di marcia una corsia preferenziale e una corsia ciclabile, ma abbastanza strette, cancellando parcheggi e cassonetti e riducendo il limite di velocità a 30 km/h;

3) conservare le corsie indifferenziate e la fila di parcheggi e cassonetti sul lato monte, ma istituire una pista ciclabile bidirezionale sul lato mare, mantenendo il limite di velocità a 50 km/h;

4) mantenere il limite di velocità a 50 km/h, cancellare parcheggi e cassonetti su ambo i lati e istituire su un lato una corsia preferenziale e sull'altro una pista ciclabile bidirezionale.

La prima opzione sarebbe ovviamente la più lontana dalla mobilità sostenibile.

Occorrerebbe invece abbinare la fase progettuale della «linea di forza Muggia-Bovedo» con la fase progettuale dell'itinerario ciclabile 1 A nel tratto di viale Miramare, oltre che in tutti gli altri dove coinciderebbero, tanto più che entrambe le opere rientrano nello Scenario 2025 del PUMS.

## **Intensificare e prolungare la 2/**

La Trieste Trasporti ha riconfermato la linea 2/, attualmente sostitutiva della sospesa 2, ovvero del tram di Opicina. Per fortuna la versione aggiornata della Relazione generale del PUMS approvata dal Consiglio comunale ha recepito la richiesta avanzata nelle osservazioni da vari cittadini, tra cui il sottoscritto, di mantenere la 2/ anche quando tornerà in funzione la 2. Altrimenti sarebbe stato un danno per diversi utenti. Infatti le due linee seguono percorsi diversi, visto che l'una è su strada, l'altra su rotaia. Dunque non coincidono e neppure potrebbero. Non sono doppioni, ma complementari, pur partendo e arrivando più o meno negli stessi punti.

La 2/ ha come capolinea rispettivamente la stazione ferroviaria di Opicina e via Galatti, vicino alla stazione del tram. Il PUMS propone di mantenere il tragitto com'è attualmente.

Tuttavia, per creare un collegamento diretto e più rapido tra le due stazioni ferroviarie potenziando l'accesso nord su gomma a Trieste, si potrebbe prolungare la 2/ fino a piazza Libertà, magari passando per via Ghega in modo da servire al meglio l'utenza scolastica diretta nella stessa via Ghega, in largo Panfili e in via Giustiniano. La differenza quanto a metri percorsi sarebbe minima, ma il risultato notevole. E il discostamento fra i percorsi della 2 e della 2/ aumenterebbe, incrementando di conseguenza il bacino potenziale di quest'ultima rispetto a quello dell'altra.

Ma, volendo, si potrebbe anche fare della 2/ una «cabinovia su gomma». Da piazza Libertà la linea potrebbe entrare in Porto vecchio, percorrerlo tutto fino al parcheggio Bovedo e poi eventualmente continuare fino a Barcola, Grignano e, d'estate, Grignano 2.

Se poi il capolinea di monte della 2/ venisse trasferito al valico di Ferneti, presso quella che propongo diventi una «cerniera di mobilità», chi arrivasse dalla Slovenia potrebbe posteggiare lì il proprio veicolo, salire sulla 2/ e raggiungere le varie destinazioni corrispondenti alle fermate.

La linea 2/ così prolungata costituirebbe un'alternativa su gomma all'ovovia più economica, efficace, semplice ed ecologica. Un ottimo vettore di «penetrazione nord-est» in città.

L'attuale frequenza delle corse (ogni 20 minuti), la velocità, i tempi di percorrenza e la capacità di trasporto sarebbero inferiori a quelle dell'ovovia, ma superiori a quelle della linea tranviaria 2. Il tragitto interesserebbe un'utenza locale più vasta. Inoltre potrebbe venir modulato e rettificato a seconda delle esigenze obiettive, cosa impossibile per l'ovovia. La 2/ sarebbe un vettore flessibile, l'ovovia un vettore rigido. Le corse potrebbero venir incrementate, d'intesa con Regione e Trieste Trasporti, ad un costo economico e ambientale sideralmente minore di quello dell'ovovia.

L'accresciuto inquinamento atmosferico e acustico di una simile linea 2/ e dunque il suo maggiore, sia pure modesto, impatto negativo su aria, clima, energia, popolazione e salute rispetto a oggi potrebbe venir attenuato usando bus elettrici provvisti di pannelli fotovoltaici sul tetto o bus a idrogeno verde. Comunque tale impatto negativo sarebbe inferiore a quello dell'ovovia.

Prolungando e potenziando la 2/ non servirebbe né tagliare alberi, né costruire nuovi parcheggi, né far scorrere in continuo cabine sopra pubbliche vie e terreni privati, né costruire stazioni, piloni e linee aeree, né perdere anni in trafilie politico-burocratiche e lavori.

## **3 intensificabile e prolungabile in Porto vecchio**

La linea 3 collega ogni giorno Conconello con la stazione centrale attraverso via Bellavista, Strada nuova per Opicina, via Valerio (San Cilino), piazzale Europa (università), via Cologna, [pendice Scoglietto], via Giulia (giardino pubblico), via Battisti, via Carducci e piazza Oberdan. Copre quindi un particolare e acclive accesso nord o nord-est alla città servendo un'utenza locale. Nel caso, la si potrebbe intensificare e prolungare fino in Porto vecchio.



## **4 intensificabile e prolungabile**

La linea 4 fa corse in media ogni 25 minuti dal lunedì al sabato e ogni 30 nei giorni festivi. Segue il tracciato Villa Carsia, Opicina, obelisco, Strada nuova per Opicina, via Alfonso Valerio (San Cilino), piazzale Europa (università), [via Cantù], via Fabio Severo, [via Coroneo], piazza Oberdan, piazza Tommaseo. Il capolinea di monte sarebbe perciò prossimo a quello della cabinovia, mentre il tracciato molto più lungo e tortuoso, ma capace di intercettare un bacino d'utenza non interessabile dalla cabinovia. Viste le sinuosità del percorso, non avrebbe senso allungarlo di molto, poiché per raggiungere rapidamente il Porto vecchio da Opicina vi sarebbero altre linee più adatte o adattabili. Eventualmente si potrebbe anticipare il capolinea di monte alla stazione dei treni di Opicina, per servire anche quell'utenza quando da lì passeranno più convogli passeggeri, e spostare il capolinea di valle a piazza Libertà, largo Santos o fino alla radice del Molo IV.

## **Rendere la 6 più frequente e quasi tutta su corsia preferenziale**

La frequentatissima linea 6 copre l'accesso nord a Trieste tra Grignano, via Carducci e San Giovanni. Gli orari invernali ed estivi hanno finora mantenuto le frequenze, solitamente di 15 minuti (salvo la mattina presto e la sera), come richiesto dal PUMS.

Tuttavia la 6 è quasi sempre strapiena praticamente per l'intero tragitto, e non solo d'estate. Quindi si potrebbe aumentarne la frequenza a 10 minuti, tanto più che non diverrà un doppiante della prevista linea Muggia-Barcola, ma vi si affiancherà solo in due tratti: da via Carducci a piazza Libertà e dalla rotonda del Porto vecchio lungo l'ultimo tratto di viale Miramare fino a piazzale 11 Settembre, se la Muggia-Barcola con autobus elettrici su corsia preferenziale non verrà prolungata fino al bivio Miramare, dove ha termine la viabilità comunale.

Ma anche la 6 potrebbe divenire una «linea di forza», se intensificata e dotata ovunque possibile di corsie preferenziali, oltre che nei tratti comuni alla P\_214, anche nei rimanenti di competenza comunale, ovvero viale Miramare dall'intersezione con via Bovedo a quella con piazza Libertà, via Cellini e poi via Battisti, via Giulia, rotonda del Boschetto, viale Sanzio e piazzale Gioberti. In tal caso a maggior ragione la si potrebbe prolungare stabilmente nella stagione estiva fino all'Hotel Riviera ovvero al bagno Grignano 2, evitando che la relativa clientela impieghi il mezzo privato a motore per raggiungere quella destinazione.

Anche la 6 potenziata costituirebbe una valida alternativa alla cabinovia quantomeno su parte dell'ipotizzato tragitto e affiancando il Porto vecchio per tutta la sua lunghezza. Non occorrerebbe che lo attraversasse, visto che altre linee lo potrebbero fare. Ed è importante che continui a presidiare viale Miramare tra l'intersezione con piazza Libertà e quella con via Bovedo. Ma alcune corse potrebbero nel caso venir deviate in Porto vecchio.

## **La 28 intensificabile, attivabile di domenica e prolungabile in Porto vecchio**

La linea 28 collega dal lunedì al sabato Cologna (via Giaggioli) con via Galatti (piazza Oberdan) passando per via Commerciale e piazza Casali. Copre quindi un percorso urbano acclive di accesso nord, servendo un'utenza locale. Nel caso la si potrebbe intensificare, attivare anche la domenica e prolungarne le corse fino in Porto vecchio.

## **Una 36 da verificare**

Gli ultimi orari estivi della Trieste Trasporti hanno reintrodotta la linea 36 quale "sosia corto" della 6, cioè solo da largo Giardino invece che da piazzale Gioberti e solo fino a bivio Miramare invece che fino a Grignano. La sua frequenza è identica a quella della 6: solitamente ogni 15 minuti.

Quindi è anch'essa una linea utile che d'estate copre almeno parte dell'accesso nord di Trieste, sebbene con un tragitto più breve di quello della 6.

In caso di intensificazione anche estiva della 6 e di istituzione di auspicabili corsie preferenziali in via Battisti e via Giulia, si potrebbe valutare se avrebbe senso mantenere la 36 o se non converrebbe fonderla con la 6 potenziata. Nel caso alcune corse potrebbero venir deviate in Porto vecchio.

### **Una 38 da Opicina a Barcola?**

La linea 38 copre un percorso molto acclive di accesso nord a Trieste da via Bonomea (SISSA) a piazza Oberdan passando per salita di Greta e via Udine di norma ogni 20 minuti, salvo ogni 30 la domenica e i giorni festivi. Il suo bacino di utenza è molto specifico e pertanto il suo servizio molto prezioso. Il suo tragitto corre parallelo a quello della prospettata cabinovia. In alternativa a questa, si potrebbe intensificare ed eventualmente prolungare la 38 da un lato fino a Opicina, o almeno fino all'obelisco, e dall'altro fino alla Stazione centrale, al Porto vecchio o anche fino a Barcola e d'estate a Grignano, onde evitare trasbordi.

### **Intensificare la 42 prolungandola fino in Porto vecchio**

La linea 42 segue tutti i giorni il percorso: Opicina - [Monrupino] - [Repen] - [Ferneti] - Borgo Grotta Gigante - Monte Grisa - Borgo San Nazario - Prosecco - Strada del Friuli - salita di Greta - Roiano - viale Miramare - piazza Libertà - piazza Oberdan. Copre in modo capillare l'accesso nord carsico alla città servendo l'utenza locale anche in funzione scolastica. Il suo capolinea di monte è vicino a quello dell'ipotetica cabinovia, mentre il suo tragitto di valle rasenta il Porto vecchio.

Per migliorare il servizio, offrendo un'alternativa ancor più valida al mezzo privato, si potrebbe rendere le corse più frequenti e farne terminare almeno alcune in Porto vecchio passando davanti alla stazione centrale e all'autostazione.

### **44 da intensificare e prolungare fino in Porto vecchio**

La linea 44 collega la cartiera del Timavo con piazza Oberdan passando per San Giovanni al Timavo, Villaggio del Pescatore, Duino, Sistiana, Visogliano, Aurisina, Santa Croce, Prosecco, Contovello, Strada del Friuli, Roiano, viale Miramare e piazza Libertà. Copre ogni giorno in modo capillare l'accesso nord carsico alla città servendo l'utenza locale anche in funzione scolastica. La si potrebbe intensificare e, nel caso, prolungare fino in Porto vecchio, onde disincentivare l'uso del veicolo privato a motore.

### **51 prolungabile fino in Porto vecchio**

Per raggiungere da Villa Carsia la Stazione centrale la linea 51 fa un sinuoso percorso verso est, fermando a Opicina, Banne, Trebiciano, Area Science Park, Gropada, Padriciano, Grozzana, Draga Sant'Elia, San Lorenzo, Basovizza e Sincrotrone Elettra.

La 51/1 è una circolare che passa per piazza Libertà, strada per Basovizza, Area Science Park, Padriciano, Basovizza, Sincrotrone Elettra e nuovamente piazza Libertà.

Il servizio è molto particolare. Si potrebbe tutt'al più prolungare il tragitto a valle da piazza Libertà al Porto vecchio.

## **G51 già frequente e capillare ma prolungabile in Porto vecchio**

La linea G51 è gestita dall'APT di Gorizia. Copre ogni giorno la tratta Aeroporto-Monfalcone-Trieste andata e ritorno lungo le strade statali, con notevole rapidità, puntualità, capillarità, economicità, capienza e comodità. Passa più o meno ogni mezz'ora. Solo per citare la provincia di Trieste, ferma a San Giovanni al Timavo (cartiera Burgo), San Giovanni di Duino (SS 14, chiesa), Villaggio del Pescatore (centro), Duino (fronte 81/c, SS14, bivio Villaggio del Pescatore), Duino 71/1 (angolo strada statale 14, Alice), Duino 29 (centro, ingresso castello), Duino (fronte civico 10, sentiero Rilke), Duino (fronte 5/f, SS14, supermercato), Sistiana 60 (SS14, campeggio), Sistiana 55/e (SS14, fronte hotel), Sistiana 43/c (SS14, centro), Borgo San Mauro SS14 (Portopiccolo), Ginestre SS14 (direzione Trieste), Santa Croce SS14 (Filtri, direzione Trieste), Santa Croce SS14 (Tenda Rossa, direzione Trieste), Trieste SS14 (Polvi), Grignano/Miramare SS14 (Strada costiera), viale Miramare 64, viale Miramare 12, piazza Libertà (autostazione).

Il servizio costituisce già ora un ottimo accesso nord costiero a Trieste. Fruibile sia da quanti devono recarsi all'aeroporto sia da quanti devono fermarsi lungo il tragitto in siti non coperti dal treno o da altre linee di autobus. Bisognerebbe valorizzarlo, intensificarlo e promuoverlo per scoraggiare l'impiego del mezzo privato a motore, invece di sostenere la presunta necessità della cabinovia.

Certamente la corsia preferenziale lungo tutto viale Miramare agevolerebbe questa come le altre linee di autobus che la potrebbero percorrere. Ma un domani si potrebbero eventualmente prevedere alcune corse attraverso il Porto vecchio.

## **La 55 eventualmente prolungabile fino al bivio Miramare**

La linea 55 è operativa esclusivamente nell'orario invernale scolastico dal lunedì al venerdì lungo il tracciato Barcola (piazzale 11 Settembre) - viale Miramare - via Carducci - via Coroneo - via Cantù - via Valerio - via San Cilino (via Valerio). Serve l'utenza scolastica con partenza da Barcola alle 7.20 e ritorno da via San Cilino alle 14.14. Dunque già ora copre un tratto dell'accesso nord per una specifica utenza e fascia oraria. Non avrebbe quindi senso prolungare o deviare il percorso in Porto vecchio. Si potrebbe semmai valutare con gli interessati se anticiparlo al bivio Miramare per servire anche i residenti di tutta la riviera di Barcola e di Grignano.

## **57 eventualmente integrabile**

La linea 57 è operativa esclusivamente nell'orario invernale scolastico dal lunedì al venerdì, ma con partenza alle 7 e ritorno alle 14 sul tragitto: Aurisina - Santa Croce - Campo Sacro - Prosecco - strada del Friuli (Contovello) - strada del Friuli - strada del Friuli (Faro) - largo a Roiano - viale Miramare (Stazione FS) - via Carducci - via Battisti - via Giulia - rotonda del Boschetto - viale Sanzio - piazzale Gioberti. Copre un diverso tratto dell'accesso nord per una specifica utenza e fascia oraria. Non avrebbe quindi senso prolungare o deviare il suo percorso in Porto vecchio. Si potrebbe però valutare con gli interessati se anticipare il capolinea di monte e/o aggiungere qualche fermata.

## **Una 64 da Ferneti a Grignano?**

L'orario invernale 2020-2021 della Trieste Trasporti ha istituito la nuova linea 64. Gli orari successivo l'hanno confermata. E' attiva dal lunedì al sabato sempre ogni 20 minuti, con percorso piazza Tommaseo, via Mazzini, via Roma, via San Spiridione, via Filzi, via Ghega, via Martiri della Libertà, via Commerciale, salita di Conconello, Strada nuova per Opicina, via Nazionale, Strada per Vienna (poligono di tiro a segno). Anch'essa perciò segue già ora un tracciato di accesso nord a Trieste paragonabile in buona parte a quello dell'ipotetica cabinovia.

Il PUMS parlava per la 64 di un «*collegamento diretto centro città - Sissa*», ovvero di un tragitto «*piazza Tommaseo - Opicina con deviazioni alla Sissa e prolungamento al Poligono*».

In alternativa alla cabinovia si potrebbe spostare il capolinea superiore da Strada per Vienna al parcheggio a raso esistente subito prima del valico internazionale di Ferneti, a lato del Raccordo autostradale 14 e della Strada regionale 58, vicino all'Hotel Transilvania. Così il capolinea della 64 servirebbe la «cerniera di mobilità» che ho proposto di realizzare in quel parcheggio asfaltato. Lì diventerebbe agevole intercettare gli automobilisti e i motociclisti che dalla Slovenia entrano in Italia e che ora proseguono verso Trieste o il Carso e che invece potrebbero girare a destra, parcheggiare e salire sull'autobus nell'arco di pochi minuti. Bisognerebbe però attivare la linea anche di domenica, sia pure con orario ridotto, in funzione soprattutto turistica.

Se l'obiettivo imprescindibile è portare quanti più passeggeri da nord in Porto vecchio, il tragitto, invece di terminare in piazza Tommaseo, potrebbe venir prolungato da via Mazzini, o già prima da via Ghega, a piazza Libertà, largo Santos, Porto vecchio e, d'estate, Barcola e magari anche Miramare in chiave sia balneare che turistica.

### **La 80 da Grignano a Campo Marzio?**

Con l'orario estivo 2021 è partita la linea 80, ma con un tragitto corto e arrotondato: all'andata piazza Tommaseo - via Imbriani - piazza Oberdan - piazza Libertà - Porto vecchio - Barcola - bivio Miramare; al ritorno bivio Miramare - Barcola - Porto vecchio - piazza Libertà - piazza Oberdan - via Carducci - piazza Goldoni - via Mazzini - piazza Tommaseo. Con il successivo orario invernale però la linea è stata soppressa e attualmente non è operativa.

In alternativa alla cabinovia quale accesso nord a Trieste dalla Costiera, la linea potrebbe venire ripristinata stabilmente, magari partendo in inverno da riva Massimiliano e Carlotta e in estate dall'Hotel Riviera. L'altro capolinea, invece che in piazza Tommaseo, potrebbe slittare in via Campo Marzio, come inizialmente previsto, onde consentire agli abitanti e ai frequentatori del Borgo Giuseppino e di Campo Marzio di raggiungere Barcola, Miramare e i bagni Grignano 1 e Grignano 2 senza dover prendere più autobus.

Perché inoltre passare per via Imbriani e piazza Oberdan all'andata e per via Carducci, piazza Goldoni e via Mazzini al ritorno, quando già ora la 6 e la 36 collegano via Carducci e piazza Oberdan con Barcola/Miramare, mentre un domani la linea di forza Muggia-Barcola coprirebbe egregiamente via Carducci e piazza Oberdan, attraversando poi anch'essa il Porto vecchio come la 80? Si potrebbe insomma «raddrizzare» il tragitto della 80, oltre che allungarlo.

In tal modo la 80 diverrebbe una efficace alternativa alla cabinovia nell'accesso nord da Grignano alle rive.

### **Una 81 da Grignano a piazza della Borsa?**

La linea 81 fu attivata nell'inverno 2020-2021 per collegare piazza della Borsa al centro vaccinale del Porto vecchio. Con l'orario estivo 2021 venne soppressa, sostituita dalla 80 e mai più ripristinata.

Se la 80 da Grignano seguisse il tracciato lungo le rive fino a Campo Marzio, la 81 potrebbe costituire una sua variante, sempre da Grignano, ma fino al Borgo Teresiano e a piazza della Borsa / corso Italia. Una valida alternativa alla cabinovia nell'accesso nord da Grignano al cuore della città.

### **«Linea ad alta mobilità Muggia-Bovedo»: un'alternativa in Porto vecchio**

L'unica misura non minimalista del PUMS sul Trasporto pubblico locale per lo Scenario 2025 è la «*nuova linea ad alta mobilità lungo la direttrice Muggia-Bovedo*», lunga 18 km:

*Muggia - SP 14 (via di santa Barbara) - SP15 (strada provinciale Farnei) - via Flavia di Stramare - via Flavia di Aquilina - via Flavia - via dell'Istria - galleria di Montebello - piazza dei Foraggi - viale D'Annunzio - piazza Garibaldi - largo della Barriera Vecchia - via Carducci - piazza Oberdan - stazione F.S. - nuova viabilità di Porto Vecchio - viale Miramare.*

La nuova P\_214 in pratica sostituirebbe, prolungherebbe e potenzierebbe la linea 20. Si differenzerebbe tuttavia dalla 6, dalla 36, dalla 55 e dalla 80, le quali percorrono l'intero viale Miramare da piazza Libertà. In Porto vecchio coinciderebbe con la cabinovia, la quale costituirebbe quindi un inutile, impattante e dispendioso doppiopione. O, detto altrimenti, questa "linea di forza" rappresenterebbe una buona alternativa alla cabinovia in Porto vecchio: più capillare e veloce più o meno uguale in media, anche se meno frequente.

La nuova linea annunciata dal PUMS e confermata poi dalla Trieste Trasporti risulterebbe senz'altro gradita a un'ampia utenza e potrebbe promuovere efficacemente la diversione modale dai veicoli privati inquinanti al trasporto pubblico locale. Oggi infatti non esiste un collegamento diretto Muggia-Barcola e si è quindi costretti a prendere più di un autobus per raggiungere le due località.

La Relazione generale del PUMS a pag. 66 annuncia che *«con le condizioni infrastrutturali e di circolazione attuali il capolinea della nuova linea viene posto in piazzale 11 settembre, capolinea delle linee attuali»*.

In realtà a partire dall'orario invernale 2020-2021 della Trieste Trasporti lì ha fatto capolinea solo la nuova linea 55, operativa esclusivamente nell'orario invernale scolastico dal lunedì al venerdì. La 6 ce l'ha a Grignano, la 36 (estiva) e la 80 (ora non operativa) al bivio di Miramare. Ma tale situazione offrirebbe a un eventuale capolinea della P\_214 in piazzale 11 Settembre uno spazio che altrimenti mancherebbe.

Però leggiamo ancora a pag. 66 della Relazione generale del PUMS:

*In fase di realizzazione della futura cerniera di mobilità di Bovedo, con le opere di urbanizzazione previste, dovrà valutarsi la possibilità di attestare il capolinea della linea di forza in corrispondenza della cerniera di Bovedo, soluzione che il PUMS ritiene preferibile perché garantisce un maggiore comfort per l'utenza.*

Eppure il parcheggio di piazzale 11 Settembre ha il vantaggio di trovarsi proprio a fianco della fermata del bus nonché di viale Miramare. Presenta altresì un ingresso e due uscite sul viale stesso (la seconda da via Grilz), in entrambi i casi con possibilità di accesso anche per i veicoli provenienti da Trieste e di uscita in direzione Grignano. Tra il piazzale e la pineta è attiva poi una stazione di BicinCittà. L'area dunque costituisce già ora una struttura di interscambio comoda, efficace e abbastanza capiente sia per le auto sia per i camper, essendo attigua alla riviera barcolana.

Invece l'accesso pedonale diretto al parcheggio Bovedo dista circa 800 metri dal piazzale ed è ottimamente servito da una fermata delle linee 6, 36, 55 e 80 sul lato limitrofo di viale Miramare, con marciapiede sufficientemente largo, pensilina abbastanza capiente e attraversamento pedonale dotato di isola salvagente, mentre una fermata in direzione Barcola si trova a non grande distanza.

Per giunta un apposito capolinea della P\_214 nel parcheggio Bovedo toglierebbe alcuni stalli alle automobili. Anche una volta attivata la «cerniera di mobilità» di Bovedo, rimarrebbe poi il problema, specie nella stagione calda, di come raggiungere da lì la lunga riviera barcolana: sono chilometri. I passeggeri della P\_214 dovrebbero scendere e trasbordare sulla linea 6, 36 od 80 alla fermata sul lato opposto di viale Miramare, con rallentamenti e complicazioni.

Suona quindi fin troppo timida l'affermazione della Relazione generale del PUMS a pag. 67 secondo cui *«nel periodo estivo, in funzione dell'utenza, potrà essere valutata la possibilità di estendere la linea fino a Miramare nelle fasce di morbida»*.

In realtà riva Massimiliano e Carlotta risulterebbe il capolinea ideale non solo d'estate, ma tutto l'anno. Infatti il castello è la principale attrattiva turistica di Trieste in ogni stagione. E, dopo i lavori di riqualificazione previsti, la baia di Grignano dovrebbe diventare il suo accesso più rapido. Bisognerebbe però installare una capiente e bella pensilina al capolinea in riva al mare.

Con l'orario estivo si potrebbero prolungare le corse della P\_214 fino al non lontano Hotel Riviera, onde servire anche lo stabilimento balneare di Grignano 2, altrimenti raggiungibile solo tramite auto, motorino o moto. In tal modo si ridurrebbe d'estate un'ulteriore fetta di traffico privato sulla congestionata direttrice città-costiera in ambo le direzioni.

La Relazione generale del PUMS rimane nel vago circa il vettore da impiegare sulla linea P\_214, le misure da adottare sul tracciato e i tempi di realizzo.

A pag. 67 è priva di coerenza anche l'affermazione secondo cui «*attraverso preferenziali e protezioni parziali (collegamento in sede riservata o propria, da approfondire in sede progettuale) dei percorsi della linea si possono aumentare le velocità commerciali e garantire frequenze certe con tempi di passaggio di 10 minuti (ore di punta)*».

Durante lo webinar del 17 settembre 2020 sul PUMS promosso dal Comune di Trieste, i due progettisti partecipanti rinviarono la scelta ad approfondimenti da compiere in appositi studi.

Nella seduta congiunta sul PUMS delle Circoscrizioni Quinta, Sesta e Settima svoltasi il 24 maggio 2021, la relatrice di Sintagma ing. Clara Draghini ribadì che per individuare il sistema trasportistico più adeguato tra bus, filobus e tram sarebbe servito un progetto di fattibilità tecnica. L'ing. Tito Berti Nulli aggiunse che, una volta scelto il vettore, per progettare questa linea sarebbero occorsi 4-5 mesi.

Nella matrice di pag. 502 della Relazione generale del PUMS si legge però che la spesa di investimento prevista per tale linea sarebbe rispettivamente di 23.738.000,00 € (Scenario 2025?) e 19.422.000,00 € (Scenario 2030?). Cifre molto esatte che sembrano presupporre scelte tecniche già compiute.

Effettivamente il 28 giugno 2021 in una conferenza stampa il Consorzio TPL FVG dichiarò di aver progettato «*il corridoio alta Mobilità di Trieste con utilizzo di bus elettrici*», come riferito il giorno successivo dal "Piccolo".

A conferma di ciò, il 27 ottobre 2021 "Il Piccolo" scrisse che «*Trieste Trasporti avvierà una linea a trazione elettrica di 18 chilometri che attraverserà l'intera città (direttrice nord-sud) con autobus lunghi 18 metri*». Dunque la "linea di forza" Muggia-Bovedo si avvarrà di autobus elettrici.

In assenza di ulteriori dettagli a riguardo, dobbiamo supporre che sia stata confermata l'intenzione di istituire corsie preferenziali in entrambe le direzioni su tutti i tratti del percorso dove non sono già presenti e in cui ciò è materialmente possibile, anche a scapito di eventuali parcheggi laterali e cassonetti. Dunque in via Flavia, via dell'Istria, via Salata, piazza Foraggi, viale d'Annunzio, via Raffineria, piazza Garibaldi, via Oriani, largo Barriera, via Carducci, piazza Oberdan, piazza Dalmazia, via Ghega, via Cellini, piazza Libertà, Porto Vecchio e viale Miramare tra l'uscita dal parcheggio Bovedo e il piazzale 11 Settembre.

L'aumento delle corsie preferenziali renderebbe più veloci, sicure e competitive anche le altre linee di autobus che le percorrerebbero, invogliandone l'utilizzo in alternativa al mezzo privato a motore e generando minore inquinamento atmosferico/acustico e minore congestione viaria.

Non essendo state fornite motivazioni ufficiali, possiamo immaginare che Trieste Trasporti e il Consorzio TPL FVG abbiano scelto per la «linea di forza» Barcola-Bovedo autobus elettrici su corsie preferenziali ritenendo questa la soluzione più rapida, economica, semplice, fattibile, ecologica e sicura.

I sistemi di trasporto a impianti fissi come filobus, tram, metrotranvie o tram-treni richiederebbero infatti catenarie almeno su gran parte del loro tracciato. Tram, metrotramvie e tram-treni anche binari. Dunque tempi non brevi di installazione, con i relativi disagi di cantiere lungo il principale asse viario urbano, e costi sostenibili solo da ingenti e aleatori finanziamenti statali.

Le catenarie avrebbero poi uno sgradevole impatto paesaggistico, che si sommerebbe a quello delle linee elettriche aeree, dove esistenti. E richiederebbero spese di manutenzione.

I binari, quand'anche nella versione elettromagnetica, costituirebbero un disturbo, un ostacolo e un pericolo per i veicoli costretti a transitarvi sopra. Specie per bici, motorini e moto, che rischierebbero di scivolare quando li attraverserebbero, specie se con angoli obliqui e in caso di pioggia. Questo è già ora un problema con le poche intersezioni stradali della linea 2. Ma lo è stato con i vecchi binari del tram. Solo tra piazza Libertà e piazza Foraggi le intersezioni stradali a rischio di scivolata sarebbero una cinquantina. Gli incidenti potrebbero aumentare, con temporanei blocchi o rallentamenti alla circolazione, compresa quella dei mezzi a impianto fisso, che diversamente dagli autobus mancano di flessibilità.

Gli altri veicoli poi, passando sopra i binari, li usurerebbero e rovinerebbero l'attiguo asfalto, favorendo la formazione di buche e avvallamenti ancor più pericolosi per la circolazione specie di bici, motorini e moto. Basta vedere le attuali malandate intersezioni stradali della linea 2. Perciò sarebbe necessaria una frequente manutenzione sia dei binari sia dell'asfalto. Altrimenti bisognerebbe posizionare un particolare selciato al contatto con i binari, ad esempio in cubetti di porfido, come si era cominciato a fare nei primi decenni del '900 per i tram cittadini.

Agli incroci poi non si potrebbero materialmente istituire corsie proprie per filobus, tram, metrotranvie o tram-treni, che si dovrebbero accontentare delle corsie riservate, secondo il modello attuale. Dunque la «sede fissa» si ridurrebbe in tali casi solo ai binari, i quali però costituirebbero un problema aggiuntivo, non una soluzione.

Per giunta, essendoci i binari, le bici non sarebbero autorizzate a transitare lungo le corsie in qualche modo protette.

Dove invece non si potrebbe istituire nemmeno corsie riservate, come nella galleria di Montebello, aumenterebbe alquanto il pericolo per motorini e moto, che dovrebbero stare attentissimi a non slittare sui binari, potendo viaggiare legalmente anche fino a 50 km orari.

Inoltre servirebbero depositi e manutenzioni particolari per filobus, tram o metrotranvie.

## **Nel PUMS nessuna Valutazione Ambientale Strategica per l'ovovia**

A quella che ora il Comune chiama «Cabinovia metropolitana Trieste - Porto vecchio - Carso» il PUMS riservava solo uno scarno paragrafetto di appena 16 righe dal titolo «Ovovia Opicina - Porto vecchio». Così recepiva l'opera, che la Giunta comunale aveva annunciato di voler candidare ai contributi per il Trasporto Rapido di Massa (TRM) previsti nella legge di bilancio nazionale 2019 tramite apposito fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la promozione della «mobilità sostenibile».

Tuttavia il paragrafo 4.3 del Rapporto ambientale del PUMS a pag. 62 escludeva l'ovovia dalla propria Valutazione Ambientale Strategica (VAS) «*in quanto azione recepita dal Comune di Trieste e non di nuova proposta del PUMS*». Però a pagina 98 la Relazione generale del PUMS la citava tra «*gli ettometrici sottoposti a valutazione*», descrivendola alle pagine 98-99 e corredandola pure con una cartina. La tabella di pag. 502 della Relazione generale la menzionava come «*nuovo sistema ettometrico proposto dal Comune di Trieste*».

La Sintesi non tecnica del PUMS ometteva di elencare questo come tutti gli altri impianti ettometrici da sottoporre a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

L'ovovia è l'ettometrico più costoso e impattante del PUMS, il suo principale pilastro. Ma la VAS è stata fatta in seguito, con comodo.

E' vero che l'ovovia era già stata inserita nella Variante 6 al PRGC e nell'Accordo di programma per il Porto vecchio. Ma solo per il tratto relativo al Porto vecchio, e anche lì senza la VAS, rinviata alla progettazione di dettaglio. Il PUMS invece indicava l'opera nella sua estensione completa. La tabella di pag. 502 della Relazione generale del PUMS omette le relative spese di investimento, indicando alla nota 8 la formula «*quantificazione da Amministrazione attraverso progetto di fattibilità tecnico-economica*».

## **Stazione e parcheggio di monte: un lussuoso scempio ambientale**

La grande stazione di monte e il relativo parcheggio amplierebbero quello attuale a scapito della vegetazione arborea circostante. La duplice infrastruttura attirerebbe mezzi motorizzati, ovvero inquinamento atmosferico e acustico in una zona periferica priva di attrattive turistiche. Andrebbe considerato anche il rumore prodotto sia dai veicoli in arrivo o in uscita dal parcheggio, sia dai motori della stazione, sia dai cavi in perenne movimento.

Questa parte dell'ovovia impatterebbe perciò su suolo, biodiversità, aria, clima, paesaggio, salute pubblica e popolazione.

L'area poi è mal collegata dal trasporto pubblico locale. Di fronte, a una ventina di metri dall'incrocio tra l'ex Strada provinciale 35 e via della Pineta, si trova una fermata della linea 4 in direzione piazza Oberdan. Ma la 4, con le sue corse in media ogni 25 minuti dal lunedì al sabato e ogni 30 nei giorni festivi, è del tutto inadeguata a servire i futuri fruitori di questo parcheggio di arroccamento / cerniera di mobilità. Ragion per cui si farebbe ricorso a bus navetta tutti da inventare. A riprova dell'incongruenza del sito prescelto.

## **Opicina-Bovedo: una lunga fascia disboscata a ridosso delle case**

La prima tratta della cabinovia dalla stazione di monte porterebbe a quella di Bovedo sorvolando l'ex SP 35, l'abitato di Campo Romano, il sentiero Cobolli, la Strada Vicentina, il binario della ferrovia Transalpina a ovest di via Bonomea e l'alta valle del torrente Bovedo. Quindi scenderebbe nel rione di Barcola, affiancando da est le case di via Righetti e incombando sopra alcune di quelle di Strada del Friuli. Fungendo poi da confine "celeste" tra Barcola e Greta, sorvolerebbe per tre volte Strada del Friuli e una via Braidotti. Giunta sopra l'incrocio con via Perarolo, una sessantina di metri a ovest dal faro della Vittoria, proseguirebbe guardando dall'alto i binari della ferrovia Trieste-Venezia, viale Miramare e il settore sud-occidentale del Park Bovedo.

Lungo il tracciato sarebbe necessario tagliare la vegetazione per creare una fascia di sicurezza larga almeno 14,3 metri. Ciò significherebbe abbattere centinaia di alberi, accentuando il dissesto idrogeologico, con rischio di frane, dilavamento e allagamenti, dando altresì libero corso alle piante infestanti. L'operazione risulterebbe difficoltosa nelle zone più impervie o disabitate e pericolosa in prossimità degli edifici. Qui sorgerebbe anche il problema degli espropri o altrimenti della devastazione di terreni privati.

Parte della striscia da disboscare insisterebbe sulla Zona di Protezione Speciale «Aree carsiche della Venezia Giulia» e sulla Zona Speciale di Conservazione «Carso triestino e goriziano».

Sostegni metallici di linea, ossia tralicci alti diverse decine di metri, verrebbero piantati a terra per reggere cavo e cabine lungo questa tratta in zone che non paiono sicure sul piano morfologico e idrogeologico. Alcuni persino sulla Zona di Protezione Speciale «Aree carsiche della Venezia Giulia» e sulla Zona Speciale di Conservazione «Carso triestino e goriziano».

Palesamente contraddittorio e irrealistico sarebbe vietare il passaggio pedonale sotto le cabine lungo la fascia di sicurezza ma consentirlo a veicoli, pedoni e treni negli insidiosi punti di sorvolo di Strada del Friuli, via Braidotti, via Perarolo, viale Miramare, oltre che della ferrovia e del park Bovedo. Come se lì cavi e cabine non rischiassero mai di cadere su chi vi transitasse al di sotto. Come se non fossero proprio quelli i punti dove una caduta si rivelerebbe più rovinosa e letale. La normativa e le autorità di controllo lo permetteranno, specie dopo il disastro del Mottarone?

La tratta Poggioreale-Bovedo altererebbe fortemente il panorama, ora abbastanza integro almeno nella parte non residenziale. Fascia disboscata, cavo, cabine e piloni si vedrebbero a grande distanza da molti punti della città e del ciglione carsico. Il cono di luce del faro della Vittoria ne verrebbe disturbato.

L'impatto si estenderebbe pure alle componenti salute e popolazione. Infatti non sarebbe piacevole per i residenti di Barcola est e di Greta ovest trovarsi un sostegno metallico accanto alla propria casa, il cavo e le cabine quasi sopra le proprie teste e i passeggeri che guarderebbero dall'alto sui balconi o dentro le finestre, a meno che i vetri delle cabine non venissero oscurati con spiacevoli contraccolpi per i passeggeri. Anche il rumore di fondo costante prodotto dalle cabine in movimento disturberebbe il vicinato. Il quadro sarebbe inquietante e imbarazzante, con ripercussioni sociali, oltre che ambientali e paesaggistiche. Gli immobili dell'area subirebbero un deprezzamento.

## **Stazione di Bovedo = taglio di alberi e riduzione di parcheggi**

La stazione di Bovedo sorgerebbe a cavallo tra l'area verde del terrapieno e il lato sud-occidentale del parcheggio. Perciò comporterebbe anche il taglio di alberi e la copertura della vegetazione esistente, con impatto su suolo, biodiversità, aria, clima e paesaggio.

Tanto la stazione quanto i sostegni di linea toglierebbero spazio al Park Bovedo, riducendone il numero di stalli e compromettendone l'ampliamento previsto dal PUMS per la «cerniera di mobilità».

Anche qui cavi e cabine incomberrebbero su veicoli e pedoni. Sarebbe lecito? Nessun pericolo? O bisognerebbe istituire una fascia di sicurezza?



## **Bovedo - Porto vecchio: cabine incumbenti su veicoli e pedoni**

La seconda tratta dell'ovovia dalla stazione di Bovedo proseguirebbe in direzione sud-est sopra il settore meridionale del terrapieno, per un breve tratto lungo la linea di costa, quindi sopra la futura strada interna, il ponte del bagno Ferroviario, gli odierni binari abbandonati sopra quella che la Variante 6 al PRGC considera un'«area S5 – Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto», nonché sopra un bordo del parcheggio ESOF 2000, confermato dalla Variante 6 come «area S1 – Attrezzature per la viabilità e i trasporti».

Poi l'ovovia sorvolerebbe per due volte consecutive viale Miramare tra il parcheggio ESOF 2020, il percorso ciclo-pedonale del lato opposto all'altezza della rotonda e il muro di cinta del Porto vecchio. Per oltre cento metri incumberebbe pericolosamente su veicoli e pedoni transitanti al di sotto: un clamoroso controsenso rispetto alla fascia di sicurezza larga 14 metri da ricavarsi nell'area boscata tra Poggioreale e Bovedo, con taglio della vegetazione sottostante e divieto di transito pedonale. Forse lì cavi e cabine non rischierebbero mai di crollare addosso a qualcuno o qualcosa? Come potrebbe essere permesso?

Poco prima del cavalcavia ferroviario l'impianto rientrerebbe in Porto vecchio presso la sottostazione elettrica e la centrale idrodinamica, ergendosi sopra il muro divisorio e la viabilità interna. Sorvolata la strada a senso unico che porta verso Bovedo, raggiungerebbe la stazione dell'ovovia di Porto vecchio nello spiazzo all'imbocco dello stradone interno destinato teoricamente a «parco lineare».

I sostegni metallici di linea, ossia i tralicci, verrebbero piantati a terra a poche decine di metri gli uni dagli altri, in modo da accorciare l'arco del cavo, che rimarrebbe molto basso per non superare l'altezza degli edifici circostanti, come prescritto dalla Soprintendenza. Ma basterebbe questa blanda prescrizione per scansare disinvoltamente i vincoli paesaggistici gravanti sul Porto vecchio a tutela del suo originale volto tardo-ottocentesco?

E al di sotto di cavi e cabine si potrebbe transitare? Veicoli e pedoni non sarebbero a rischio? Oppure verrebbe imposta una fascia di sicurezza? In ambo i casi si avrebbe un impatto negativo sulla componente popolazione e salute.

Anche questa seconda tratta dell'ovovia impatterebbe pesantemente sul paesaggio, sebbene in forma più localizzata rispetto alla prima. A risentirne di più sarebbero gli edifici soprastanti di Gretta, per i quali verrebbe modificato in peggio il panorama sul mare. Ma l'opera sarebbe visibile anche dal settore occidentale delle rive, da Campo Marzio e dalle zone sommitali di San Vito, oltre che da tutti i settori del Porto vecchio.

Un impatto leggero si configurerebbe poi su suolo e biodiversità, visto che buona parte del corridoio dell'ovovia presenta vegetazione spontanea o terreno non asfaltato e che prima tra la stazione di valle e la fascia litoranea e poi alle spalle del Ferroviario la Variante 6 prevede un'area «S5 - Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto». Nulla a che fare cioè con un'ovovia.

## **Stazione di Porto vecchio: un intralcio ai pedoni**

La terza stazione, quella di Porto vecchio, verrebbe edificata nello spiazzo all'imbocco dell'unico stradone interno che la Variante 6 al Piano regolatore prevede diventi «parco lineare».

Quell'imbocco, essendo privo di magazzini sul lato est, costituisce in realtà uno slargo, limitato sia a est sia a nord dalla strada a senso unico in direzione Bovedo che proprio lì fa un'ampia curva arrotondata di 90 gradi. Ora in tale slargo si trovano binari ferroviari, vegetazione incolta e due minuscoli prefabbricati.

La stazione di Porto vecchio avrebbe praticamente le dimensioni di un magazzino, alto poco meno di quello situato a est e degli altri attigui. Vista la notevole larghezza e lunghezza, ostruirebbe il passaggio dallo slargo allo stradone. Costituirebbe quindi un intralcio alla viabilità interna, che lì dovrebbe essere solo pedonale. Infatti la Variante 6 qualifica praticamente l'intero stradone come area «S5 - Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto», salvo una sottilissima fascia a ovest accanto ad alcuni dei magazzini. In pratica l'imbocco dello «stradone dei pedoni» sarebbe largamente interdetto proprio ai pedoni: un controsenso, un ossimoro.

L'impatto negativo su popolazione, salute, suolo, biodiversità e aria sarebbe quindi lampante.

Tale stazione avrebbe lo scopo di offrire ai passeggeri delle future navi da crociera che attraccerebbero lungo le banchine dell'attuale Adriaterminal un rapido servizio di trasporto verso il Molo IV o il parcheggio Bovedo, oppure una gita panoramica fino a Opicina. Ma quanti sarebbero realisticamente tali passeggeri? Con quale frequenza arriverebbero?

Questo eccentrico fabbricato costituirebbe altresì un elemento architettonico modernista estraneo e confliggente con le peculiari e affascinanti tipologie tardo-ottocentesche del Porto vecchio: un oggetto sovradimensionato e fuori contesto. Lo si vedrebbe anche da Roiano alta, Scorcola alta e Gretta est. Perciò avrebbe un impatto paesaggistico fortemente negativo.

### **Un «parco lineare» senza alberi e pedoni ma con piloni?**

La terza e ultima tratta dell'ovovia si svilupperebbe per circa un km dalla stazione di Porto vecchio sopra l'intero stradone ora attraversato da binari, ma che la Variante 6 al Piano regolatore destina a «parco lineare».

I sostegni di linea verrebbero piantati a terra nel mezzo dello stradone. Nemmeno qui le catenarie potrebbero oltrepassare i tetti dei magazzini. Ma ciò implica che i passeggeri si troverebbero al livello delle finestre dei magazzini destinati ad uffici o abitazioni e potrebbero guardarci dentro, a meno che i vetri delle cabine non venissero oscurati, il che peraltro sortirebbe un effetto poco gradevole su chi vi starebbe dentro e non potrebbe godersi il panorama.

A terra, sotto funi e cabine, verrebbe imposta una fascia di sicurezza fino a 14 metri, onde impedire che l'ovovia incomba sui pedoni sottostanti? L'ardita compresenza sarebbe pericolosa, come la sciagura della cabinovia del Mottarone dovrebbe insegnare a chi ha orecchie per intendere.

Si dice che in questa presumibile fascia di sicurezza la vegetazione sarebbe bassa e gli alberi verrebbero asportati e sostituiti una volta cresciuti troppo: una bizzarria.

Ma a quel punto come si concilierebbe un'area «S5 - Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto» con una fascia priva di alberi veri e dove ai pedoni sarebbe vietato o sconsigliato passare?

Certo è che il finto «parco lineare» sarebbe interrotto dall'ingombrante stazione e da alcuni sostegni di linea, oltre che gravato da inquietanti catenarie.

Il forte impatto negativo si estrinsecerebbe quindi su paesaggio, suolo, biodiversità, aria, clima, popolazione e salute.

### **Stazione del Molo IV: un attrattore di automobili**

La quarta e ultima stazione dell'ovovia verrebbe edificata alla fine dello stradone teoricamente destinato dalla Variante 6 del PRGC a «parco lineare», nello slargo triangolare riservato al park Molo IV.

Tale stazione costituirebbe altresì l'ennesimo elemento architettonico dell'ovovia disomogeneo e dissonante rispetto al contesto storico. Per giunta nel cuore della città. Visibile anche da una parte di corso Cavour e riva 3 Novembre, nonché dai settori più elevati di Cologne, San Giusto, San Luigi e San Vito.

Il magazzino a nord-est della stazione di progetto è destinato sempre dalla Variante 6 ad autosilo. Se ne deduce che tale posizionamento vorrebbe promuovere la diversione modale dal mezzo privato. Ma per prendere l'ovovia da lì, bisognerebbe raggiungere in macchina l'autosilo. Ciò significherebbe incentivare l'uso dell'auto nella già congestionatissima area attigua. In sostanza quel grande autosilo diverrebbe una «cerniera di mobilità» surrettizia, capace di attirare ulteriore traffico motorizzato in pieno centro. Una scelta insostenibile, scarsamente compensata dai due itinerari ciclabili previsti a fianco sia dalla Variante 6 sia dal PUMS.

La stazione del Molo IV prospetta perciò un notevole impatto negativo su paesaggio, suolo, biodiversità, aria, clima, popolazione e salute.

## Fantomatica ovovia alternativa «Monte Grisa - Barcola»

Gli ordini del giorno fatti propri dalla Giunta comunale il 21 dicembre 2022 peggiorerebbero ulteriormente l'impatto ambientale, paesaggistico ed economico della cabinovia. Uno di questi prevede il suo prolungamento dalla stazione di monte presso la ex SP 35 fino a Monte Grisa. Sarebbe una soluzione devastante.

La tabella di pagina 503 della Relazione generale del PUMS elenca sei percorsi ettometrici, oltre all'ovovia. Il quarto della lista lo chiama «*percorso ettometrico Monte Grisa - Barcola con stazione intermedia su Strada del Friuli*». La legenda a fianco spiega trattarsi di un «*sistema meccanizzato tra il parcheggio del Santuario e Barcola con duplice funzione: turistica e funzionale alla cerniera di mobilità Monte Grisa*».

La matrice di pag. 503 ne indica addirittura i costi di investimento, come per gli altri quattro ettometrici: (Scenario 2025?) «*15.000 €/m di dislivello (asc. inclinato) – 250.000 €/m di dislivello (funicolare) – 70 000 €/m di dislivello*» (senza specificare se per una funicolare o altro); (Scenario 2030?) «*26.000 €/m di dislivello (asc. inclinato) – 400.000 €/m di dislivello (funicolare) – 90 000 €/m di dislivello*» (anche qui senza dire per quale tipo di ettometrico).

Nello webinar del 16 settembre 2020 organizzato dal Comune di Trieste, l'ing. Andrea Gobber, progettista dell'ovovia per conto del Comune stesso, spiegò che la sua ditta aveva vagliato come prima ipotesi di lavoro il percorso Monte Grisa - Barcola, scartandolo alla fine sia in quanto poco efficiente perché di non facile collegamento con Bovedo e il Porto Vecchio, sia in quanto pericoloso perché sovrastante alcune case.

La breve scheda di pagina 90 della Relazione generale relativa alla «cerniera di mobilità turistica» di Monte Grisa lo ignora, benché la tabella di pag. 503 lo definisca «*funzionale alla cerniera di mobilità Monte Grisa*».

In effetti la Relazione generale mostra ripetutamente tale opera, ma senza esplicitarla, tra gli interventi di progetto nei grafi di pag. 397, 400, 402, 403, 404 (con tanto di flussi passeggeri), 406, 407 (con flussi passeggeri), 414, 415, 416 (con flussi passeggeri), 418, 419 (con flussi passeggeri), 426, 427, 428 (con flussi passeggeri), 430, 431 (con flussi passeggeri), 438, 439, 440 (con flussi passeggeri), 442, 443 (con flussi passeggeri), 447, 450, 451, 452 (con flussi passeggeri), 454, 455 (con flussi passeggeri), 462, 463, 464 (con flussi passeggeri), 466, 467 (con flussi passeggeri), 474, 475, 476 (con flussi passeggeri), 478 e 479 (con flussi passeggeri).

In tali grafi i flussi di passeggeri, quando presenti, vengono sempre suddivisi per le due tratte della fantomatica ovovia: 1) Monte Grisa - Strada del Friuli; 2) Strada del Friuli - Barcola.

Dai pur minuscoli grafi si riesce a ricostruire l'itinerario dell'ovovia scartata.

La tratta superiore sarebbe dovuta partire da un punto della strada che porta a Monte Grisa subito prima che questa faccia la rotatoria finale a 180 gradi in corrispondenza del camminamento che sale verso il santuario. Probabilmente per arrivare al ciglione carsico si sarebbe utilizzata la stradina sterrata interna ora protetta da un cancello rosso. Proprio sul ciglione panoramico si sarebbe eretta la stazione di monte della cabinovia. Dunque un altro grosso edificio moderno avrebbe affiancato a nord-ovest il tempio a poche decine di metri di distanza.

Dalla stazione di monte e dai primi piloni la monofune portante-traente della prima tratta avrebbe cominciato a scendere, sorvolando la landa carsica fino a poco sotto la Napoleonica (Vicentina) e quindi il bosco su terreno marnoso-arenaceo fino a un punto subito prima di Strada del Friuli, là dove questa forma un'ampia ansa arrotondata verso Barcola. Lì si sarebbe costruita una seconda stazione abbattendo un settore del bosco a nord di strada del Friuli.

Dalla seconda stazione la monofune sarebbe proseguita, con leggerissima rettificazione del tragitto verso nord-ovest, passando sopra il bosco, salita di Contovello e i vari rami della tortuosa salita di Cedassamare, con i rispettivi edifici, nonché il doppio binario della ferrovia Trieste-Venezia, fino a un punto subito prima di viale Miramare, più o meno all'altezza del quinto Topolino. Forse tra il Big Ben Pub e il bar-gelateria Ottavo Nano? Dove ora si trova un boschetto?

Ad ogni modo, più o meno in quel punto a ridosso di viale Miramare si sarebbe edificata la stazione di valle dell'ovovia Monte Grisa - Barcola.

La prima tratta sarebbe stata un po' più lunga della seconda.

Naturalmente anche questa ovovia richiederebbe il disboscamento di una fascia di sicurezza sottostante larga 14 metri.

La proposta di Variante 12 boccia tale ipotesi progettuale con motivazioni che trovo condivisibili (vedasi a pagina 17 della Sintesi non tecnica).

A mio parere, una qualche infrastruttura su rete fissa tra il ciglione carsico e la riviera barcolana potrebbe teoricamente avere un senso, ma solo in chiave turistica, solo tra il parcheggio di Monte Grisa e l'area sottostante prossima a Miramare, in forma di ascensore, e solo tramite pagamento di un apposito biglietto. Dunque nulla a che vedere con una cabinovia. Anche in tal caso però l'impatto ambientale, paesaggistico ed economico sarebbe notevole, sebbene inferiore a quello prospettato. Dunque sarei contrario.

Comunque sia, la proposta di Variante 12 non contempla tale eventualità, che perciò non è da prendere nemmeno in considerazione.

## **E se cadesse una cabina o un pilone?**

Quello della sicurezza potrebbe costituire uno degli elementi più ostativi per l'ovovia.

Cosa succederebbe e di chi sarebbe la responsabilità se una cabina si staccasse cadendo su un pedone, un veicolo, un treno, una casa, un giardino, una strada, un binario o qualche arbusto del promesso "parco lineare"? Oppure se un pilone rovinasse a terra trascinando con sé cavi e cabine, in seguito a una non improbabile frana nel franoso bosco Bovedo o presso la non meno cedevole strada del Friuli, magari dopo giorni di bora scura con forte vento e pioggia?

Il 12 dicembre 2022 una cabina della funivia "L'Étoile Filante" di Mont-Sainte-Anne in Canada è precipitata sull'ampia fascia sottostante, priva di alberi appunto per ragioni di sicurezza. Fortunatamente a bordo non c'erano passeggeri e nessuno ci camminava sotto. Così non si sono registrate vittime. Comunque l'impianto è stato provvisoriamente chiuso. Ma sempre lì nel febbraio 2020 rimasero ferite una dozzina di persone e nel marzo 2020 una. Dopo quel secondo incidente la cabinovia rimase inattiva un anno fino al marzo 2021 per costosi lavori di adeguamento.

A Trieste l'"ovovia della bora", vista la sua natura urbana, la franosità delle aree attraversate e l'assenza di reti protettive, potrebbe mettere a serio rischio l'incolumità delle persone e l'integrità delle cose sottostanti. Un pericolo reale, non remoto purtroppo...

Anche nei giorni di vento meno intenso l'utilizzo risulterebbe scomodo e inquietante per i passeggeri, viste le oscillazioni delle cabine. In caso di guasto, poi, la calata a terra dei passeggeri dalle cabine avverrebbe o su aree boscate difficilmente raggiungibili dai soccorritori o in prossimità di Strada del Friuli o di viale Miramare, che verrebbero quindi temporaneamente bloccate.

## **I vincoli ostativi del Codice dei beni culturali e del paesaggio alla cabinovia**

Il documento del comitato scientifico di supporto al Comitato promotore del referendum "No Ovovia" cita giustamente nell'ambito della normativa che osterebbe alla realizzazione della cabinovia il Codice dei beni culturali e del paesaggio (Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42). Specificamente l'art. 142, che elenca le «*aree tutelate per legge*» in quanto «*di interesse paesaggistico*». Il comma 1, lettera a) dell'art. 142 riguarderebbe il tratto ricadente nel Porto vecchio:

a) *i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.*

I commi 1, lettere c) e g) riguarderebbero invece il tratto della cabinovia rientrante nel bacino idrografico del torrente Bovedo e nel relativo bosco:

c) *i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;*

g) *i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018).*

I rispettivi tratti della cabinovia non si potrebbero realizzare poiché insistenti su aree soggette a vincolo paesaggistico.

Quanto alla lettera g) dell'art. 142, comma 1 del Codice, il bosco Bovedo è qualificabile come bosco in quanto rientra ampiamente nei parametri dell'art. 6, comma 1 della Legge regionale del Friuli Venezia Giulia n. 9/2007, "Norme in materia di Risorse Forestali", che recita:

*«a tutti gli effetti di legge, si considerano bosco i terreni coperti da vegetazione forestale arborea, associata o meno a quella arbustiva, di origine naturale o artificiale, in qualsiasi stadio di sviluppo, che abbiano estensione superiore a 2.000 metri quadrati, larghezza media superiore a 20 metri e copertura arborea superiore al 20 per cento».*

Il bosco Bovedo, se preservato, potrebbe eventualmente assurgere a "Stazione di terapia forestale urbana" in quanto ambiente terapeutico dispensatore di aromaterapia naturale. Ciò ovviamente non sarebbe possibile in caso di realizzazione della cabinovia. Rimando in proposito ai due volumi dal titolo *Terapia forestale - Una collaborazione tra il Club Alpino Italiano e il Consiglio Nazionale delle Ricerche*, di autori vari a cura di Francesco Meneguzzo e Federica Zabini, editi da CNR Edizioni rispettivamente nel 2020 e nel 2022 e scaricabili gratuitamente on-line.

Il bosco Bovedo potrebbe configurarsi come bene paesaggistico anche ai sensi dell'art 136 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, rientrando a vario titolo in almeno alcune delle quattro le categorie elencate *«per il loro notevole interesse pubblico»:*

*a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;*

*b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;*

*c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici;*

*d) le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze».*

Quanto alla lettera a), il bosco Bovedo potrebbe eventualmente venire riconosciuto come una bellezza naturale e/o una singolarità geologica. La Regione FVG dovrebbe verificare se alcuni dei suoi alberi più maturi, alti, larghi e sani fra quelli che verrebbero annientati dalla cabinovia possiedono le caratteristiche di *«alberi monumentali»* ai sensi della Legge nazionale 14 gennaio 2013, n. 10 ("Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani") e della Legge regionale 23 aprile 2007, n. 9 ("Norme in materia di Risorse Forestali").

Quanto alla lettera b), il bosco Bovedo potrebbe forse venire considerato, oltre che un bosco, anche un parco di non comune bellezza, specie se i sentieri interni fossero adeguatamente mantenuti in modo da assicurarne una opportuna e salutare fruizione da parte di residenti e turisti.

Quanto alla lettera c), il bosco Bovedo potrebbe magari venire riconosciuto come bene paesaggistico anche per il suo valore estetico e tradizionale.

Quanto alla lettera d), il bosco Bovedo potrebbe forse venire considerato una bellezza panoramica, mentre da alcuni suoi punti di vista accessibili al pubblico è possibile godere lo spettacolo del panorama sul golfo di Trieste, e in particolare su Barcola, Miramare, le propaggini nord-occidentali dell'Istria e il ciglione carsico. Alla lettera d) paiono riconducibili anche altri punti lungo il tracciato della proposta cabinovia.

**L'art. 20**, primo comma del Codice è molto chiaro nel dire che **«i beni culturali non possono essere distrutti, deteriorati, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione»**. Per beni culturali si intendono anche quelli paesaggistici. Quindi anche il bosco Bovedo, il torrente Bovedo con i suoi affluenti, nonché gli edifici storico-monumentali del Porto vecchio.

L'art. 146 del Codice è altrettanto inequivocabile nel prescrivere l'intangibilità dei beni specificamente paesaggistici:

**«I proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili ed aree di interesse paesaggistico, tutelati dalla legge, a termini dell'articolo 142, o in base alla legge, a termini degli articoli 136, 143, comma 1, lettera d), e 157, non possono distruggerli, né introdurvi modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione».**

Circa lo specifico del bosco Bovedo, tale articolo di una legge nazionale come il Codice dovrebbe prevalere sull'art. 45 della Legge regionale 9/2007 del Friuli Venezia Giulia, il quale consente la *«trasformazione del bosco»*, ovvero *«l'eliminazione della vegetazione esistente finalizzata a un'utilizzazione del terreno diversa da quella forestale»*, per la *«realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico»*, nel qual caso *«si prescinde dall'intervento compensativo»*, che la Variante 12 tuttavia prevede. Altrimenti sarebbe come dire: fatta la legge, trovato l'inganno.

Spero di fare cosa utile richiamando di seguito altri articoli del Codice dei beni culturali e del paesaggio applicabili anche al caso in questione.

L'art. 3 afferma che la tutela di tali beni consiste *«nell'esercizio delle funzioni e nella disciplina delle attività dirette, sulla base di un'adeguata attività conoscitiva, ad individuare i beni costituenti il patrimonio culturale ed a garantirne la protezione e la conservazione per fini di pubblica fruizione»*, nonché *«attraverso provvedimenti volti a conformare e regolare diritti e comportamenti inerenti al patrimonio culturale»*.

L'art. 6 chiarisce che *«la valorizzazione comprende altresì la riqualificazione degli immobili e delle aree sottoposti a tutela compromessi o degradati, ovvero la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati»*.

Il bosco Bovedo non è compromesso o degradato, ma certo meriterebbe una migliore manutenzione e valorizzazione delle sue caratteristiche botaniche anche in chiave ricreativa. Invece i magazzini del Porto vecchio sono tuttora in buona parte compromessi o degradati, e l'inserimento di un'infrastruttura ingombrante e impattante come la cabinovia negli stradoni interni non contribuirebbe certo a valorizzarli o riqualificarli.

Il Codice affida alle Soprintendenze Archeologia, Belle arti e Paesaggio, in quanto emanazioni regionali del Ministero della Cultura, il compito di tutelare i beni culturali e paesaggistici.

L'art. 26 permette alle Soprintendenze di esprimersi, ai sensi della disciplina di cui agli articoli da 23 a 27-bis del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sui progetti da sottoporre a valutazione di impatto ambientale e di impedirne la realizzazione, provocando la conclusione negativa del procedimento, *«qualora prima dell'adozione del provvedimento di valutazione di impatto ambientale risulti che il progetto non è in alcun modo compatibile con le esigenze di protezione dei beni culturali sui quali esso è destinato ad incidere»*, o la sospensione dei lavori *«qualora nel corso dei lavori di realizzazione del progetto risultino comportamenti contrastanti con l'autorizzazione di cui all'articolo 21 espressa nelle forme del provvedimento unico ambientale di cui all'articolo 27 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ovvero della conclusione motivata della conferenza di servizi di cui all'articolo 27-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, tali da porre in pericolo l'integrità dei beni culturali soggetti a tutela»*.

L'art. 28 del Codice consente poi alle Soprintendenze di *«ordinare la sospensione di interventi iniziati contro il disposto degli articoli 20, 21, 25, 26 e 27 ovvero condotti in difformità dall'autorizzazione»*, di *«ordinare l'inibizione o la sospensione di interventi relativi alle cose indicate nell'articolo 10, anche quando per esse non siano ancora intervenute la verifica di cui all'articolo 12, comma 2, o la dichiarazione di cui all'articolo 13»*, e di revocare l'ordine di cui al comma 2 *«se, entro trenta giorni dalla ricezione del medesimo, non è comunicato, a cura del soprintendente, l'avvio del procedimento di verifica o di dichiarazione»*.

L'art. 29 del Codice permette alle Soprintendenze di assicurare la conservazione dei beni culturali e paesaggistici *«mediante una coerente, coordinata e programmata attività di studio, prevenzione, manutenzione e restauro»*.

In base all'art. 30 del Codice, *«lo Stato, le regioni, gli altri enti pubblici territoriali nonché ogni altro ente ed istituto pubblico hanno l'obbligo di garantire la sicurezza e la conservazione dei beni culturali di loro appartenenza»*. Nella fattispecie il Comune di Trieste, in quanto proprietario del bosco Bovedo, del torrente Bovedo e dei suoi affluenti, nonché del Porto vecchio, avrebbe l'obbligo di garantirne la sicurezza e la conservazione.

L'art. 31 affida alle Soprintendenze il compito di autorizzare ai sensi dell'articolo 21 *«il restauro e gli altri interventi conservativi su beni culturali ad iniziativa del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo»*.

L'art. 32 del Codice permette alle Soprintendenze di imporre al proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo gli interventi necessari per assicurarne la conservazione, ovvero provvedervi direttamente.

In base all'art. 33, le Soprintendenze possono indicare gli eventuali interventi conservativi dei beni culturali e paesaggistici ritenuti necessari e, in caso di urgenza, adottare immediatamente le misure conservative necessarie.

Gli articoli dal 34 al 37 consentono alle Soprintendenze di erogare un contributo per gli eventuali interventi conservativi da loro imposti.

Le Soprintendenze possono intervenire anche ai sensi dell'art. 45 del Codice, avendo *«facoltà di prescrivere le distanze, le misure e le altre norme dirette ad evitare che sia messa in pericolo l'integrità dei beni culturali immobili, ne sia danneggiata la prospettiva o la luce o ne siano alterate le condizioni di ambiente e di decoro»*.

L'art. 131, comma 1 spiega che *«per paesaggio si intende il territorio espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni»*.

L'art. 131, comma 2 afferma che il Codice *«tutela il paesaggio relativamente a quegli aspetti e caratteri che costituiscono rappresentazione materiale e visibile dell'identità nazionale, in quanto espressione di valori culturali»*. Il bosco Bovedo, il torrente Bovedo e i suoi affluenti, nonché i magazzini storici del Porto vecchio sembrano rispondere alle caratteristiche di ambo i commi.

L'art. 131, comma 4 precisa che *«la tutela del paesaggio, ai fini del presente Codice, è volta a riconoscere, salvaguardare e, ove necessario, recuperare i valori culturali che esso esprime»*. Infatti *«lo Stato, le regioni, gli altri enti pubblici territoriali nonché tutti i soggetti che, nell'esercizio di pubbliche funzioni, intervengono sul territorio nazionale»* sono tenuti ad assicurarne *«la conservazione dei suoi aspetti e caratteri peculiari»*.

L'art. 131, comma 5, pare incompatibile con interventi quali la cabinovia, in quanto *«la valorizzazione del paesaggio concorre a promuovere lo sviluppo della cultura»* e *«a tale fine le amministrazioni pubbliche promuovono e sostengono, per quanto di rispettiva competenza, apposite attività di conoscenza, informazione e formazione, riqualificazione e fruizione del paesaggio nonché, ove possibile, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati»*. Nulla c'entrerebbe la cabinovia con lo sviluppo della cultura, tanto più che *«la valorizzazione è attuata nel rispetto delle esigenze della tutela»*.

Secondo l'art. 131, comma 6, *«lo Stato, le regioni, gli altri enti pubblici territoriali nonché tutti i soggetti che, nell'esercizio di pubbliche funzioni, intervengono sul territorio nazionale informano la loro attività ai principi di uso consapevole del territorio e di salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche e di realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati e coerenti, rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità»*. Niente a che vedere con la cabinovia.

Secondo l'art. 133, primo comma, *«il Ministero e le regioni definiscono d'intesa le politiche per la conservazione e la valorizzazione del paesaggio tenendo conto anche degli studi, delle analisi e delle proposte formulati dall'Osservatorio nazionale per la qualità del paesaggio, istituito con decreto del Ministro, nonché dagli Osservatori istituiti in ogni regione con le medesime finalità»*.

Il secondo comma dice che *«il Ministero e le regioni cooperano, altresì, per la definizione di indirizzi e criteri riguardanti l'attività di pianificazione territoriale, nonché la gestione dei conseguenti interventi, al fine di assicurare la conservazione, il recupero e la valorizzazione degli aspetti e caratteri del paesaggio indicati all'articolo 131, comma 1»*. Paesaggio che verrebbe danneggiato dalla cabinovia. Inoltre, *«nel rispetto delle esigenze della tutela, i detti indirizzi e criteri considerano anche finalità di sviluppo territoriale sostenibile»*.

Invece di venir intaccati o comunque disturbati, i magazzini ottocenteschi del Porto vecchio, il bosco Bovedo, il torrente Bovedo e i suoi affluenti potrebbero semmai essere candidati a venir riconosciuti, secondo l'art. 7-bis del Codice, tra *«le espressioni di identità culturale collettiva contemplate dalle Convenzioni UNESCO per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale e per la protezione e la promozione delle diversità culturali, adottate a Parigi, rispettivamente, il 3 novembre 2003 ed il 20 ottobre 2005»*.

## **Gli espropri sono violenze legalizzate**

La realizzazione della cabinovia comporterebbe circa 50 espropri. Ossia, oltre al danno ambientale, paesaggistico, economico e sociale, anche la beffa.

In generale considero gli espropri sottrazioni legalizzate, abusi del potere politico sulla cittadinanza inerme, violenze istituzionalizzate di chi può su chi non può. Ma la gravità di tali prevaricazioni aumenta a dismisura nel caso di opere pretestuose, devastanti e controproducenti, com'è a mio parere la cabinovia. Paradossalmente gli espropriandi dovrebbero pagare due volte: sia, come tutti gli altri contribuenti, per la costruzione di un'opera che non vogliono, sia per indennizzare se stessi.

Esprimo totale contrarietà a qualsiasi esproprio inerente la cabinovia spacciato per "pubblica utilità". Non lo si faccia in mio nome.

Trieste, 22 aprile 2023

Paolo Radivo