

Al Comune di Trieste
Servizio Pianificazione Territoriale
Piazza Unità d'Italia, 4
34121 Trieste
comune.trieste@certgov.fvg.it

Alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile
Servizio Valutazioni ambientali
Via Carducci, 6
34133 Trieste
ambiente@certregione.fvg.it

Alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Risorse alimentari, Forestali e Ittiche
Servizio Biodiversità
Via Sabbadini, 31
33100 Udine
biodiversità@certregione.fvg.it

Oggetto: osservazioni di Valutazione Ambientale Strategica e di Valutazione di Incidenza Ambientale alla proposta di Variante 12 al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) "Accesso nord: Mobilità sistematica e turistica" del Comune di Trieste

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 le seguenti osservazioni alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica e di Valutazione di Incidenza Ambientale della proposta di Variante 12 del PRGC "Accesso nord: Mobilità sistematica e turistica" del Comune di Trieste ai sensi dell'articolo 63 sexies della Legge Regionale 5/2007. Spero verranno ritenute quantomeno pertinenti. Mi concentrerò principalmente sugli aspetti viabilistici, formulando controproposte. Sottoscrivo inoltre le puntuali osservazioni di Legambiente, LIPU e WWF alla procedura di VAS/VincA.

La cabinovia non serve: è sufficiente potenziare treni, tram, autobus e motonavi

La «Cabinovia metropolitana Trieste - Porto vecchio - Carso» è l'unica misura del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che il Comune di Trieste cerca ostinatamente di attuare, tralasciando o comunque rinviando le altre. Dunque un'opera trasportistica a se stante, oltre che perlopiù avulsa dal trasporto pubblico locale e addirittura confliggente con esso.

Secondo la proposta di Variante 12 al PRGC, l'opera 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 la cabinovia non scoraggerebbe ed anzi incentiverebbe l'afflusso di veicoli privati a motore sia dalle direttrici viarie nord-ovest (Monfalcone) e nord-est (Ferneti) alla stazione di monte prevista a Opicina accanto alla ex Strada provinciale 35 e alla stazione di valle di Bovedo, sia dalla città alle altre due stazioni: quella del Molo IV e quella del Porto Vecchio, sottraendo passeggeri ad alcune linee di autobus. Confliggerebbe perciò con i più elementari principi di mobilità sostenibile. Rimarrebbe nella perniciosa logica auto-centrica, cui aggiungerebbe quella ettometrico-funiviaria.

Per l'accesso nord a Trieste e al Porto vecchio non servirebbero nuovi Sistemi di Trasporto a Impianti Fissi da destinare al Trasporto Rapido di Massa. 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 tram/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 tram/trenino del Porto vecchio sarebbe riattivabile e collegabile alla trenovia Trieste-Opicina, alla rete ferroviaria e/o al trasporto pubblico locale 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). La linea Venezia-Trieste potrebbe offrire un servizio ancora più rapido e completo ed anche essere velocizzata. La rete urbana di cintura ora dedicata solo alle merci potrebbe trovare spazio anche per un servizio passeggeri metropolitano che potenzierebbe l'accesso nord.

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

Esistono inoltre due linee marittime estive di accesso nord alla città: la Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana e la Trieste-Grado. Si potrebbero intensificare, perfezionare, estendere ad altre località costiere e ad altri periodi e/o giorni dell'anno.

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 sia su motonave. 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.

Scartate a priori tre valide alternative su ferro

La Relazione ambientale (pagine 53-67) e la Sintesi non tecnica (pagine 17-18) esaminano cinque alternative alla cabinovia per migliorare l'accesso nord a Trieste e al Porto vecchio.

La Relazione ambientale a pagina 53 parte dal giudizio radicalmente negativo che il Servizio Valutazioni Ambientali dà riguardo a tre infrastrutture di trasporto su impianti fissi già esistenti e/o sulla rispettiva possibilità di attivazione/potenziamento, scartandole così a priori:

"Le reti su ferro esistenti nell'area di studio sono tutte attualmente utilizzate, e non sono compatibili con un servizio cosiddetto "Rapido di Massa" a frequenza molto elevate (fino a 5'); in particolare:

- *Il Tram di Opicina non si può configurare come Trasporto Rapido di Massa che possa spostare una quota importante di utenza dal mezzo privato a quello pubblico in quanto: 1. Frequenze elevate (20') e non facilmente aumentabili vista la rigida struttura del servizio a fune; 2. Tempi di percorrenza non competitivi (25' da Opicina a Piazza Oberdan); 3. Mancanza di strutture di interscambio modale nei pressi del capolinea. In sintesi, la capacità della linea non è adeguata a sopportare elevati flussi di passeggeri in brevi lassi di tempo.*

- *Una potenziale metropolitana leggera che possa utilizzare la linea di cintura merci deve scontrarsi con la disponibilità ridotta di tracce orarie sulla linea, e sui costi di costruzioni di almeno due o tre fermate intermedie sotterranee (che comunque vedrebbero la presenza di convogli passeggeri e merci in transito con problemi di sicurezza in galleria non trascurabili).*

- *La linea ferroviaria costiera, infine, presenta ormai noti problemi di saturazione e di regolarità, e le poche tracce passeggeri che potrebbero essere inserite per un rinforzo dei servizi metropolitani non servirebbe comunque l'altipiano carsico, limitando fortemente la potenzialità trasportistica dei servizi"*

Con queste poche frasi liquidatorie la Relazione ambientale stronca tutte e tre le citate alternative a impianti fissi esistenti o potenziali, senza approfondirle. Il frettoloso giudizio espresso appare tanto ingeneroso quanto discutibile.

Iniziamo dall'asserzione generale, secondo cui *«le reti su ferro esistenti nell'area di studio sono tutte attualmente utilizzate, e non sono compatibili con un servizio cosiddetto "Rapido di Massa" a frequenza molto elevate (fino a 5')»*.

A Trieste, comune di 200mila abitanti in stasi demografica, ci sono davvero i numeri, le caratteristiche e la necessità di un Trasporto Rapido di Massa su ferro con frequenze fino ai 5 minuti tra Opicina e il Porto vecchio o comunque per l'accesso nord? Non sarebbe un'inutile esagerazione? Peraltro frequenze così elevate potrebbero eventualmente essere garantite non da una sola, ma da un insieme di modalità di trasporto pubblico. Su ferro, su gomma e via mare, fra loro interconnesse.

Partendo da premesse errate non si può che giungere a conclusioni altrettanto errate, come appunto la cabinovia, presentata come soluzione salvifica e autosufficiente a tutte le carenze.

Prima alternativa mancante: il tram di Opicina appena risistemato

D'accordo: il tram di Opicina, ossia la linea 2 della Trieste Trasporti, non è e non potrebbe diventare un Trasporto Rapido di Massa con frequenze entro i 5 minuti. Ma svolgeva pur sempre e presto dovrebbe tornare a svolgere un servizio utile per una clientela sia locale sia turistica. Addirittura insostituibile su buona parte di quel tragitto, in particolare dall'incrocio tra via Nazionale, Strada nuova per Opicina, Scala santa, via Bonomea e la Napoleonica all'incrocio con via Commerciale. Un servizio non pienamente fungibile dalla linea sostitutiva 2/ e che è bene dunque riprenda quanto prima. Perciò quell'unico tram esistente a Trieste spostava una quota non disprezzabile di utenza dal mezzo privato a quello pubblico nell'area di sua pertinenza.

La Relazione Viabilità ("Verifica dell'impatto complessivo sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane a seguito delle previsioni di insediamento urbanistico"), dapprima inserita nel novero della proposta di Variante 12 e poi tolta ma rimasta sul sito internet del Comune, dice a pagina 25 che la linea 2 *«continuerà a servire con l'attuale frequenza (20 minuti) le fermate esistenti oltre a proporsi per un complementare servizio turistico abbinato alla Cabinovia»*. Simili frequenze non sono poi così diverse da quelle di molte linee di autobus della Trieste Trasporti. Se è vero che non sono facilmente aumentabili vista la rigidità del servizio a fune, è pure vero che una modernizzazione tecnica dell'impianto potrebbe forse consentire almeno una piccola velocizzazione del servizio. Peraltro la sua gradevolezza e comodità è data anche da una certa lentezza specie nei tratti più erti e panoramici. La sua attrattività turistica (ma non solo) si deve proprio a tali caratteristiche poco moderne, oltre che al fascino impareggiabile delle vetture anni '30 viaggianti su un impianto inaugurato nel 1902.

Inoltre chi abita nelle zone non servite da autobus non avrebbe comunque alternative al tram. La capillarità delle sue fermate nelle aree urbanizzate lo renderebbe comunque appetibile a chi, servendosene, può rinunciare al veicolo privato per muoversi da casa. Suona quindi azzardata e malaugurante la previsione fatta dalla Relazione Viabilità a pagina 25 per cui *«la linea tramviaria 2, quando verrà ripristinata al servizio, sarà oggetto di uso prettamente turistico, considerate le alternative su gomma attuali messe a punto dall'azienda di trasporto»*. In realtà l'uso non potrà essere prettamente turistico almeno nelle aree non direttamente servite da nessuna linea di autobus.

Il tempo di percorrenza di 25 minuti tra i due capolinea è meno concorrenziale rispetto a quello della linea 2/. Ma chi vorrà andare più velocemente con un mezzo pubblico da Opicina centro a piazza Oberdan potrà sempre scegliere in alternativa la 2/, che il PUMS conferma anche dopo il ripristino del tram. Per chi invece si limitasse a un tragitto più breve, in particolare tra Pis'cianzi e via Commerciale, i tempi di percorrenza sarebbero comunque inferiori, senza alcuna alternativa al mezzo privato su vie acclivi, strette e prive di parcheggi pubblici.

Non è vero poi che manchino *«strutture di interscambio modale nei pressi del capolinea»*. In piazza Oberdan, lungo il principale asse viario cittadino, ci sono le fermate di numerosissime linee di autobus. E poco più in là c'è il grande autosilo sotterraneo di foro Ulpiano. Meglio di così...

Di fronte alla stazione tranviaria di Opicina in piazzale Monte Re c'è poi il capolinea della 42. All'inizio di via di Conconello accanto a tale capolinea ci sono alcuni stalli a rotazione a pagamento. In via Nazionale, prima e dopo la stazione, ci sono rispettivamente le fermate delle linee 2/, 4 e 64. E accanto al quadrivio, sul lato sud sia verso Basovizza sia verso Trieste, c'è un parcheggio libero a raso.

Quindi sia a valle sia a monte dal tram su può agevolmente passare su un autobus o viceversa, ma anche dal tram all'automobile e viceversa, magari percorrendo un tratto a piedi. Non si tratta forse di interscambio modale? Per giunta più virtuoso poiché riguardante in primo luogo mezzi pubblici a basse emissioni. Il problema dunque non esiste. Viene ingigantito solo per giustificare la presunta necessità della cabinovia.

E il biglietto, quello del trasporto pubblico locale, sarebbe più conveniente rispetto a quello, tutto da definire, della cabinovia. Quindi economicamente più competitivo. Tanto più per chi, prima o dopo il tram, dovesse prendere un qualche autobus rimanendo entro la fascia di un'ora.

Del resto la stessa Relazione generale del PUMS, da cui la cabinovia trae origine, 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»*. Un riconoscimento oggettivo, benché la vocazione del tram non sia solo turistica, viste alcune aree abitate di Cologna, Scorcola e Pis'cianzi/Sottomonte che solo lui serve. Lì in assenza del tram è possibile usare solo il mezzo privato a motore o raggiungere una fermata delle linee 2/ o 64 a una distanza maggiore.

Indubbiamente *«la capacità della linea non è adeguata a sopportare elevati flussi di passeggeri in brevi lassi di tempo»*. Ma non è un problema grave perché non è appunto questa la sua funzione.

In realtà la linea 2 pare idonea a soddisfare le necessità del trasporto pubblico sia locale sia turistico su quello specifico tragitto malgrado i noti limiti impiantistici strutturali. Limiti che, volendo, potrebbero comunque venire almeno in parte superati. I modi possibili, e dunque le alternative ipotizzabili alla cabinovia, sarebbero tre:

- 1) attraverso i lavori appena compiuti;
- 2) ammodernando e velocizzando la linea;
- 3) prolungandola.

Nessuno di questi modi escluderebbe gli altri. Ma la Relazione ambientale e la Sintesi non tecnica li ignorano tutti e tre, scartando a priori il tram di Opicina. Non solo, ma ignorano sia la provvisoria sospensione della linea sia i lavori da poco terminati, considerando in pratica l'impianto com'era prima. Ma nel frattempo è migliorato almeno parzialmente.

La linea 2 su sospesa il 16 agosto 2016 in seguito a un incidente. Il 21 settembre 2020 partì finalmente il cantiere per sostituire due chilometri di traversine e binari, rifare le pedane in muratura per la salita/discesa in tutte le fermate e realizzare i percorsi tattili per gli ipovedenti nonché rampe per i disabili in via Commerciale alta e via Nazionale. E' seguito il completamento di tutte le fermate e degli accessi ai sentieri e ai piccoli cancelli.

Sono state anche ammodernate le lanterne semaforiche prossime ai passaggi a livello di via Carsia, via Campo Romano, via degli Olmi, salita di Conconello, vicolo delle Rose e via dei Giaggioli impiegando componenti a led ad alta efficienza luminosa ed energetica con regolatori già adottati per altri impianti semaforici del comune di Trieste. Sono state poi adeguate le strutture semaforiche del quadrivio e dell'obelisco, onde poter tracciare e telecontrollare ipotetici guasti che li riguardassero.

Nel dicembre 2022 una rinalzatrice-livellatrice-allineatrice ha registrato fra il capolinea di Opicina e Vetta Scorcola i parametri geometrici del binario con puntatore laser, verificando il corretto posizionamento del tracciato e correggendo eventuali imprecisioni fra progetto e realizzazione.

Finiti i lavori, ora si attende il riavvio della linea, che dovrebbe quindi essere più sicura, comoda, funzionale e a norma di quella interrotta quasi sette anni fa.

Ma la Relazione ambientale e la Sintesi non tecnica omettono tutto ciò. Come se non fosse mai avvenuto o non avesse alcuna importanza. Il che sorprende, tanto più che proprietario dell'infrastruttura e committente dei lavori è quello stesso Comune di Trieste che la sminuisce.

Eppure il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato dal Consiglio comunale l'aveva un po' rivalutata, parlandone così a pagina 80 della Relazione generale:

«Il PUMS conferma la prossima riattivazione del tram di Opicina avendolo infatti considerato uno dei mezzi di scambio per la cerniera di Opicina. Il servizio, seppure a vocazione prevalentemente turistica, può comunque contribuire allo shift modale della mobilità triestina verso il mezzo pubblico.

Lo scambio gomma privata - tram è possibile ad esempio tramite la cerniera di mobilità di Opicina individuata come area B. La fermata esistente lungo via Nazionale dista appena 150 m dalla cerniera: per migliorare la connessione pedonale occorre trasformare la ciclabile esistente di via Nazionale in ciclopedonale, nel tratto da via Campo Romano al parcheggio esistente, e realizzare un attraversamento pedonale in corrispondenza della fermata».

Questo passo della Relazione generale del PUMS sembra smentire il pessimistico giudizio espresso dalla Relazione ambientale della proposta di Variante 12.

La «cerniera di mobilità di Opicina individuata come area B» dal PUMS amplierebbe verso Trieste il parcheggio libero a raso che costeggia sul lato sud il quadrivio di Opicina tra la ex Strada provinciale 35 in direzione Basovizza e via Nazionale in direzione Trieste. L'area è classificata dal PRGC come «S1 - attrezzature per la viabilità e i trasporti». La Relazione generale del PUMS afferma che questo parcheggio «può essere inserito nel verde, anche a due piani proseguendo quello esistente in parte in scavo». Tuttavia al momento non è sempre pieno. Prima di allargarlo abbattendo alberi e/o di sopraelevatorlo bisognerebbe quindi utilizzarlo del tutto, non solo per i camper.

La Relazione generale del PUMS dice giustamente che la fermata del tram lungo via Nazionale è prossima all'attuale parcheggio (e quindi alla futura cerniera di mobilità), che ha un accesso su via Nazionale. Dal 2021 sulla carreggiata di via Nazionale in direzione Trieste c'è anche una fermata degli autobus delle linee 2/, 4 e 64, parallela sia a quella del tram sia a quella delle stesse linee in direzione Opicina. Dopo la sospensione del tram il sito in questione è diventato perciò un punto ancora più nevralgico del trasporto pubblico, già interconnesso con il vicino parcheggio. Con la ripartenza del tram tale virtuosa caratteristica si accentuerebbe.

Peraltro ci sono fermate delle 2/ e della 64 ad analoga distanza dal parcheggio anche su ambo i lati di via Nazionale oltre il quadrivio verso Opicina, che si trova quindi a metà strada tra due coppie di fermate di tali frequentate linee.

Quella sul marciapiede di via Nazionale lato parcheggio però è già oggi una pista ciclopedonale, non una pista ciclabile come invece sostiene la Relazione generale del PUMS. La tabella stradale blu posta al margine del parcheggio all'imbocco della pista ne consente l'accesso anche ai pedoni, oltre che ai ciclisti. Ma la compresenza dei due soggetti è rischiosa per i pedoni e andrebbe evitata lì come altrove. Meglio sarebbe quindi garantire ai pedoni un marciapiede tutto per loro. Per i ciclisti si potrebbe ricavare sulla carreggiata di via Nazionale una corsia ciclabile con diritto di precedenza. Ciò richiederebbe però l'abbassamento del limite di velocità a 30 km orari, come già in gran parte della frazione di Opicina.

I pedoni possono attraversare la strada e le rotaie sulle strisce zebbrate del lato meridionale della rotatoria. Lì ci sono anche tre semafori e un salvagente tra le due semicarreggiate. Dunque il passaggio, benché non rialzato, è abbastanza protetto e sicuro.

Per realizzare un attraversamento pedonale in corrispondenza di quella fermata del tram, come auspicato dalla Relazione generale del PUMS, senza spostare più avanti o più indietro sia le fermate dell'autobus sia le aiuole alberate sul marciapiede, si potrebbe utilizzare lo spazio immediatamente attiguo al perimetro della fermata verso Trieste privo di aiuole sul marciapiede. Bisognerebbe solo verificare se è legalmente fattibile una striscia zebra che colleghi un marciapiede con una banchina stradale, la nuova fascia divisoria in cemento e la corsia protetta di un binario su traversine e ghiaio per poi raggiungere un altro marciapiede. In caso contrario si potrebbe forse cementare la base delle rotaie e ricavare un marciapiede anche sul lato di via Nazionale costeggiante Campo Romano allargando la fascia divisoria in cemento a scapito dell'inutile banchina stradale, eventualmente eliminando anche la banchina sull'altro lato della strada e spostando così la linea di mezzera della carreggiata leggermente verso est. Tale attraversamento pedonale sarebbe auspicabile anche solo per agevolare il trasbordo dei passeggeri dagli autobus al tram o viceversa, a prescindere dalla costruenda «cerniera di mobilità di Opicina sud - rotatoria».

Mettendo a confronto l'appena risistemato tram di Opicina con l'ipotetica cabinovia, rileviamo che entrambi svolgerebbero una funzione tanto sistematica quanto turistica, con un punto di partenza e di arrivo abbastanza vicini, ma con un tracciato molto diverso e senza punti di contatto.

La cabinovia offrirebbe sì 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. Infatti la sua stazione di Opicina, benché inserita nell'attuale parcheggio libero da ampliare lungo l'ex Strada provinciale 35 quale «cerniera di mobilità», è scollegata dal trasporto pubblico locale, ad alcune centinaia di metri dalle fermate dei bus e del tram, tanto che la Relazione Viabilità prospetta ben due bus navetta di collegamento. Inoltre è priva di percorsi pedonali diretti verso l'attigua Villa Carsia, Opicina centro o la dirimpettaia Campo Romano. La stazione terminale del Molo IV si troverebbe tra i capolinea di largo Santos e la fermata di piazza Duca degli Abruzzi, prossima a un futuro autosilo. La stazione del Porto Vecchio sarebbe vicina a un altro autosilo da ricavare, ma andrebbe connessa con una fermata delle linee di autobus che passano o passeranno da quelle parti.

Tram e cabinovia rimarrebbero a se stanti e raggiungibili solo a piedi (laddove possibile) o tramite bus navetta da attivare.

La cabinovia poi, sebbene 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 scevro di attrattive turistiche e da raggiungere appositamente con il mezzo privato o con un bus navetta.

Perciò la cabinovia offrirebbe verosimilmente un servizio trasportistico più scarso e meno appetibile rispetto al tram, specie per i residenti di Trieste e Opicina. In realtà potrebbe servire pochi pendolari e turisti, per giunta in un modo discontinuo e inaffidabile in quanto soggetto ai capricci del vento.

Invece il tram, sebbene di per sé più lento, collega fra loro molti più punti abitati, fornendo cioè a un numero significativo di residenti e pendolari un servizio molto più capillare e difficilmente sostituibile con altri mezzi di trasporto. Ai turisti poi offre il fascino sia del panorama sia del mezzo molto più di quanto farebbe la cabinovia. E' pienamente integrato nel trasporto pubblico locale. Non è soggetto a interruzioni per il vento, ma solo per il 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.

La cabinovia 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 e comodo. 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 abbastanza vicino. Il Molo IV è raggiungibile a piedi o dalla fermata di piazza Casali o dal capolinea di piazza Oberdan, mentre in piazza Oberdan fermano alcune corse della 6 e fermerebbe sempre 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.

In alternativa al tram di Opicina, la Relazione ambientale e la Sintesi non tecnica si affannano a magnificare la cabinovia per la smania di costruire qualcosa di nuovo trascurando l'esistente.

Peraltro la 2 va vista nell'ambito dell'offerta complessiva del trasporto pubblico locale sulla direttrice Opicina - piazza Oberdan, comprendente anche le linee 2/ (al momento sostituiva della 2), 4, 38, 42 e 64. Ne è una componente specifica e peculiare, ma essenziale e preziosa. Il combinato disposto di quelle cinque linee fornisce oggi un servizio soddisfacente tra Opicina e piazza Oberdan su percorsi in parte diversi e in parte coincidenti. Il tratto comune più lungo è quello oggi seguito dalla 2/ e dalla 64. Tutte queste linee di autobus sarebbero facilmente intensificabili e prolungabili, come vedremo nel dettaglio dopo.

Seconda alternativa mancante: ammodernare e velocizzare il tram di Opicina

La seconda alternativa trasportistica su impianti fissi che la Relazione ambientale, la Sintesi non tecnica e la Relazione Viabilità ignorano sarebbe l'ammmodernamento tecnico e l'eventuale velocizzazione del tram di Opicina. In pratica un completamento dei lavori appena ultimati.

Si sarebbe potuta cogliere l'occasione del fermo della linea 2 per risistemarla radicalmente e forse velocizzarla un po'. I fondi del PNRR avrebbero potuto semmai essere richiesti per ottimizzare tale storica infrastruttura su rete fissa, piuttosto che per costruirne una nuova, parallela. Ma ci sono anche altri fondi più specifici, possibilmente non a prestito.

Nella circostanza magari si potrebbe anche realizzare l'attraversamento pedonale su via Nazionale auspicato dal PUMS in corrispondenza delle fermate del tram e degli autobus, come pure mettere in sicurezza lo strategico ma disordinato e insidioso incrocio tra via Nazionale, via Bonomea, Scala santa e Strada nuova per Opicina, creando l'attraversamento pedonale a raso ora mancante e magari una rotonda. In tal modo si potrebbe regolarizzare la circolazione, ridurre l'incidentalità e facilitare la fruizione del tram nonché l'accesso alla Napoleonica anche per i fruitori del campeggio Obelisco e i futuri clienti del Park Hotel Obelisco, di cui si prevede la riapertura. Il sottopasso non è infatti né sufficiente, né comodo, né invitante, né sicuro. Ed è altresì a rischio allagamenti, che lo rendono inservibile.

In un'ottica di intermodalità tram-autobus-pedonalità, ovvero di mobilità sostenibile, si potrebbe anche allargare lo stretto marciapiede costeggiante il muro esterno dell'ex albergo all'inizio di Strada nuova per Opicina e prolungarlo oltre l'incrocio con la strada che conduce al campeggio Obelisco fino alla fermata degli autobus o – meglio ancora – anticipare tale fermata sul marciapiede esistente tra tale strada e il muro esterno dell'edificio, onde avvicinarla all'obelisco, al suo complesso snodo viario e al relativo parcheggio dotato anche di stalli per bici. Oggi invece la fermata dei bus in salita è scomoda, lontana e pericolosa per i pedoni. Illogica.

Terza alternativa mancante: 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 di sicuro più passeggeri, sia locali sia turisti, se il suo tragitto fosse più lungo, benché con una frequenza e a una velocità inferiori di quelle della cabinovia.

Una soluzione su rotaia meno costosa e impattante della cabinovia, sebbene più complicata di quella su gomma, sarebbe far continuare per alcune centinaia di metri la linea tranviaria da via Martiri della Libertà o da piazza Oberdan su via Ghega, piazza Libertà, largo Santos e la bretella interna di corso Cavour fino al binario del tram/trenino interno al Porto Vecchio previsto dalla Variante 6 al PRGC e riconcepito ma bocciato dalla proposta di Variante 12. Il trasbordo potrebbe avvenire nel piazzale tra la Capitaneria di porto, il Molo IV e i primi magazzini.

Se le rotaie del Porto vecchio si dimostrassero compatibili con quelle del tram e venissero liberati i binari inopportuno ricoperti pochi anni fa, dall'intersezione con il binario del Porto vecchio la linea 2 potrebbe anche proseguire all'interno fino al park Bovedo sostituendo il tram/trenino. In caso contrario, i passeggeri dovrebbero trasbordare da un mezzo su rotaia a un altro poco distante. 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 tram/trenino, in Porto vecchio il mezzo a impianto fisso potrebbe fare 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 di monte 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, causando 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 esiste da un secolo. Sta per venire ripristinato con gli opportuni adeguamenti strutturali che lo dovrebbero rendere più sicuro ed efficiente. Quindi si sono già spesi soldi pubblici per migliorare un collegamento STIF esistente molto apprezzato malgrado i suoi limiti o anche grazie ad essi.

Linee ferroviarie merci da estendere anche ai passeggeri

Secondo la Relazione ambientale della proposta di Variante 12, *«una potenziale metropolitana leggera che possa utilizzare la linea di cintura merci deve scontrarsi con la disponibilità ridotta di tracce orarie sulla linea, e sui costi di costruzioni di almeno due o tre fermate intermedie sotterranee (che comunque vedrebbero la presenza di convogli passeggeri e merci in transito con problemi di sicurezza in galleria non trascurabili)».*

Non sarebbe dunque possibile potenziare l'accesso nord a Trieste su rotaia utilizzando anche per il trasporto passeggeri la rete ferroviaria oggi riservata al trasporto merci, sebbene la Relazione paia riferirsi alla sola linea di circonvallazione ignorando l'esistenza di tutti gli altri binari. Anche le Controdeduzioni alle osservazioni al PUMS sostenevano tale tesi dicendo a pag. 13:

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.

In effetti 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, interloquire con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia e Trieste Trasporti, nonché interpellare la potenziale clientela per sondarne l'eventuale interesse a un trasporto ferroviario metropolitano. Poiché non lo si è fatto, una simile rinuncia aprioristica si basa su considerazioni magari plausibili, ma ancora da dimostrare.

Forse concentrando perlopiù di notte i traffici ferroviari si potrebbero ricavare di giorno fasce orarie limitate, ma sufficienti a consentire su almeno alcuni dei binari di cintura un servizio capace di attrarre una domanda sufficiente a garantire congrui introiti tariffari?

Le eventuali linee passeggeri varierebbero molto poi a seconda del gestore e dei vettori impiegati. Ad esempio l'attivazione di pochi treni giornalieri non comporterebbe problemi tecnici paragonabili a quelli di una frequente metropolitana leggera.

Perché allora dire un no assoluto a prescindere? Perché non valutare tutte le varie soluzioni possibili con obiettività, senza preconcetti? Perché dare al Porto non solo la precedenza assoluta, ma addirittura l'esclusività dell'utilizzo dell'ampia rete ferroviaria di cintura? A Trieste i passeggeri valgono molto meno delle merci?

Attivare per il trasporto delle persone le tratte ferroviarie ora destinate solo alle merci potrebbe servire i pendolari di buona parte del territorio provinciale e incrementare il turismo sostenibile. Chi abitasse nella zona meridionale della città, a Muggia o in Carso potrebbe prendere direttamente il treno per le destinazioni extra-provinciali senza recarsi fino alla Stazione centrale magari con un mezzo privato gravando sulla viabilità ordinaria.

Tramite sia i treni regionali sia l'ipotetica ferrovia metropolitana si favorirebbe la diversione modale dalla gomma al ferro, si decongestionerebbe un po' la viabilità, si ridurrebbe l'inquinamento atmosferico/acustico e si potenzierebbero le due stazioni terminali triestine, restituendo a quella di Campo Marzio la sua storica funzione passeggeri, dopo 65 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. Ma se ne possono trovare degli altri non a prestito.

Le fermate sotterranee mancanti cui si riferiscono sia la Relazione ambientale della proposta di Variante 12 sia le Controdeduzioni alle osservazioni al PUMS riguarderebbero in realtà solo la galleria di circonvallazione ferroviaria Barcola-Ponziana. Ma non sarebbero né imprescindibili né urgenti. Non servirebbero ad esempio se si volesse semplicemente avviare un collegamento ferroviario passeggeri su treni regionali attraverso la galleria fino alla stazione di Campo Marzio o a quelle di Aquilinia e Muggia (foce del Rio Ospio). Avrebbero invece un senso se si realizzasse sulla rete ferroviaria urbana un vero e proprio servizio metropolitano a cadenze più frequenti.

In tal caso si potrebbero immaginare anche nuove fermate in superficie, che non comporterebbero spese eccessive o difficoltà tecniche insormontabili.

Per esempio una fermata sotto il faro della Vittoria, sopra viale Miramare, fra Bivio Barcola e l'imbocco della galleria di cintura sopprimerrebbe anche all'assenza di una fermata ferroviaria fra Trieste Centrale e Miramare, consentendo ai residenti di prendere da lì il treno regionale per Udine o Venezia senza recarsi alla stazione centrale. Se collegata con una scaletta a viale Miramare, tale ipotetica fermata potrebbe servire d'estate anche i frequentatori del sottostante bagno Ferroviario, evitando che ci arrivino in macchina, moto, motorino o bici.

Un'altra fermata superficiale sarebbe concepibile 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 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 (dove c'è pure un autosilo seminterrato) o a Roiano alta sotto via Moreri. Sarebbero utili ma non indispensabili.

Comunque per realizzare fermate tanto di superficie quanto sotterranee si potrebbero chiedere e ottenere senza troppe difficoltà finanziamenti statali e/o europei tramite gli appositi canali.

Fondamentale sarebbe adeguare la circonvallazione ferroviaria al trasporto passeggeri, cui è interdetta per ragioni di sicurezza ai sensi di un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 ottobre 2005, sebbene sia possibile instradarvi treni viaggiatori in casi eccezionali. Peraltro tale sistemazione non sarebbe un'impresa impossibile o particolarmente costosa. Basterebbe puntare su appositi finanziamenti. Infatti la galleria, lunga 5,727 km e terminata nel 1981, è ampia, moderna, già elettrificata e a doppio binario. Non è satura, ha notevoli potenzialità residue e perciò non richiederebbe grandi lavori.

Nel frattempo sta per essere elettrificato il binario da Servola alla stazione di Aquilinia, la quale dovrebbe tornare operativa entro il 2023. Si sta anche 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 si dovrebbe demolire il muro che separa i binari della stazione di Campo Marzio da quelli del Porto nuovo e realizzare nuovi binari per i moli V e VI nonché un allaccio diretto in galleria al molo VII. Allora i treni usciranno da quel settore portuale immettendosi direttamente nella galleria di cintura, senza passare più per Trieste Campo Marzio. A Servola poi si prevede di costruire una stazione ferroviaria sul sedime della ex ferriera con i fondi del PNRR.

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

La ferrovia Opicina-Aurisina base di una linea metropolitana?

Nel suo aprioristico pessimismo la Relazione ambientale ignora clamorosamente una risorsa ferroviaria per il trasporto passeggeri già disponibile ma sottoutilizzata: la Villa Opicina - Bivio d'Aurisina - Trieste Centrale. In realtà è la più antica. Appartiene infatti alla storica Meridionale Vienna-Graz-Maribor-Lubiana-Trieste e fu inaugurata nel 1857. E' la seconda linea elettrificata a doppio binario del territorio provinciale. Coincide con la Monfalcone-Trieste tra il Bivio d'Aurisina e Trieste centrale. Costituisce il principale "accesso nord-est" su ferro alla città.

Aveva malauguratamente cessato per anni di svolgere servizio passeggeri. Ma l'11 giugno 2021 l'ha ripreso su iniziativa delle ferrovie austriache. Così è tornato anche il collegamento Trieste Centrale - Lubiana Tivoli. Il convoglio però è lento: 5 ore e 57 minuti, soprattutto a causa del cambio e della lunga sosta a Sesana. Molto più veloce è il treno per Lubiana offerto da Trenitalia: 2 ore e 39 o 2 ore e 59 minuti. In Italia, oltre che a Trieste Centrale, ambo i treni fermano solo a Opicina.

La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo prima e la plenaria poi hanno recentemente approvato le proposte di emendamento ai Corridoi di trasporto europei relativi alla Croazia che finanziano con 26 miliardi di fondi comunitari varie opere, tra cui il ripristino del collegamento Pola-Pisino-Divaccia-Sesana-Opicina-Trieste, assente da circa trent'anni. I progetti attuativi andranno presentati entro il 2024. Ciò comporterà in pratica un potenziamento dell'accesso ferroviario nord (nord-est) a Trieste, benché l'altra destinazione finale, Pola, si trovi a sud.

Inoltre 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, tra aprile e settembre a partire dall'estate 2024 o 2025. La tratta sarà unica e gestita congiuntamente dalle ferrovie slovene e croate. Anche questa potenzierebbe di fatto l'accesso ferroviario nord a Trieste, sebbene momentaneamente solo d'estate, avendo come altra destinazione finale una località a est come Fiume e senza raggiungere Trieste Centrale.

Anche dopo l'avvenuta riattivazione dei collegamenti per Sesana, Lubiana e Vienna e dopo la prevista riattivazione di quelli per Pola e Fiume, la linea Villa Opicina - Bivio d'Aurisina sarebbe tutt'altro che satura, avendo doppio binario e rimanendo riservata perlopiù al trasporto merci. Perciò i collegamenti internazionali presenti e futuri potrebbero stimolare la creazione di una linea metropolitana frequente Villa Opicina - Prosecco - Aurisina - Bivio d'Aurisina lungo la dorsale carsica. Gli orari potrebbero venir modulati in funzione delle coincidenze con i treni regionali Venezia-Trieste e Udine-Trieste che fermano al Bivio d'Aurisina. Così, con un cambio al Bivio d'Aurisina, dalla stazione di Villa Opicina si arriverebbe anche a Miramare e Trieste Centrale o viceversa.

Più complicato a causa del già forte utilizzo dei binari ma non impossibile sarebbe introdurre una linea metropolitana diretta Villa Opicina - Prosecco - Aurisina - Bivio d'Aurisina - (Santa Croce) - Miramare - Trieste Centrale, che da Opicina porterebbe a ridosso del Porto Vecchio costeggiandolo. Origine e destinazione sarebbero perciò quasi gli stessi della cabinovia, sebbene con un percorso molto diverso. Naturalmente questa linea ferroviaria metropolitana avrebbe tempi di percorrenza molto superiori a quelli della cabinovia, ma in compenso potrebbe raccogliere una clientela del Carso triestino settentrionale che altrimenti dovrebbe dirigersi alla stazione della cabinovia in macchina o con il bus navetta *Altipiano Nord - Opicina - Stazione Cabinovia*.

Dunque svolgerebbe su ferro una funzione supplementare di grande importanza oggi garantita dal trasporto pubblico locale in tutto il Carso triestino settentrionale e dal servizio ferroviario sulla tratta Sistiana/Visogliano - Bivio d'Aurisina - Miramare - Trieste Centrale.

Riadibire la Transalpina e Trieste Campo Marzio al traffico passeggeri?

Rete Ferroviaria Italiana ha dichiarato di voler 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), Austria (Carinzia) e Repubblica Ceca. Quindi un ulteriore accesso nord su ferro a Trieste, più esattamente da nord-est ai margini meridionali del centro storico e all'altra estremità delle rive rispetto alla stazione centrale.

Il ripristino della linea Meridionale Vienna-Trieste via Lubiana per i passeggeri a partire dall'11 giugno 2021 mette in luce il tortuoso, lento e quindi scomodo raggiungimento della stazione di Trieste Centrale da quella di Opicina via Bivio d'Aurisina. Sono ben 34 km rispetto ai soli 14 della Villa Opicina - Trieste Campo Marzio. Più del doppio. Il collegamento ferroviario Trieste-Lubiana ne risente in proporzione ancor più di quello tra Vienna e Trieste.

La tratta Villa Opicina - Bivio d'Aurisina - Trieste Centrale ha il pregio di servire l'utenza del Carso settentrionale su doppio binario elettrificato, ma da Opicina il tragitto per raggiungere Campo Marzio lungo la Transalpina sarebbe molto più breve, rapido e comodo, sebbene su binario unico, il che costituisce un limite strutturale oggettivo. Peraltro la Transalpina non pare molto trafficata e quindi in teoria dovrebbe permettere la compresenza del traffico passeggeri accanto a quello merci.

In futuro alcuni convogli della Vienna-Trieste, della Lubiana-Trieste o anche della Pola-Trieste e della Fiume-Trieste potrebbero utilizzare la Transalpina da Opicina a Campo Marzio in ambo le direzioni? E si potrebbe istituire un collegamento Trieste Campo Marzio - Nova Gorica - Gorizia gestito dalle ferrovie italiane o da quelle slovene?

Oltre che per questi servizi transfrontalieri, la linea potrebbe venir anche utilizzata per quelli regionali e metropolitani, servendo sia Opicina sia il lato meridionale delle rive, San Vito, il Borgo Giuseppino e il polo universitario umanistico? Così nella bella stagione gli abitanti del Carso potrebbero raggiungere rapidamente in treno anche i bagni Ausonia e Lanterna. Utilizzando poi la linea Meridionale Bivio d'Aurisina - Villa Opicina e da lì la Transalpina si potrebbe collegare Trieste Aeroporto direttamente con Trieste Campo Marzio anche senza passare per Trieste Centrale.

La stazione di Trieste Campo Marzio fu attiva per il trasporto ferroviario passeggeri dal 1906 al 1958. Poi fu utilizzata solo per il traffico merci, anche se fino al 1960 rimase attiva la biglietteria e la sala d'attesa. Nel 1984 vi è stato inaugurato il museo ferroviario. Sono state anche effettuate opere di restauro, che attendono il completamento. Da lì sono partiti o lì sono arrivati treni turistici. Ora, tramite appositi fondi, potrebbe riacquisire il ruolo di seconda stazione ferroviaria terminale cittadina anche per il regolare trasporto passeggeri sia internazionale sia locale. Tanto più che potrebbe costituire il terminale passeggeri sia della Transalpina ("accesso nord-est"), sia della linea di cintura ("accesso nord-ovest"), sia della linea che ora conduce fino alle Noghere ("accesso sud"). Quindi potenzialmente una stazione vitale e attrattiva, adiacente al Porto nuovo, accanto alla quale sta per essere ultimata la nuova sede di Esatto, di fronte alla quale dovrebbe risorgere la piscina Acquamarina, accanto alla quale dovrebbe passare una pista ciclabile e a lato della quale il PUMS prevede un «parcheggio di relazione» da circa 300 posti macchina in sostituzione dell'attuale mercato ortofrutticolo. Dunque un sito strategico perfetto per l'interscambio modale dalla gomma alla rotaia. Da valorizzare in chiave di mobilità sostenibile.

Se si reperissero i fondi per riattivare il trasporto passeggeri sulla Transalpina in un'ottica di ferrovia metropolitana senza confliggere con le esigenze portuali, si potrebbe anche 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 Villa Opicina si dirama verso Ferneti un binario che si biforca subito prima dell'interporto, servendo sia il suo lato settentrionale sia quello meridionale per poi moltiplicarsi all'interno. Se tecnicamente e giuridicamente si rivelasse possibile realizzarvi una stazioncina passeggeri senza intralciare le attività dell'interporto, chi giungendo dalla Slovenia lasciasse lì il proprio veicolo potrebbe salire sul treno e raggiungere rapidamente Trieste Centrale, Trieste Campo Marzio o una qualche stazione intermedia delle auspicabili linee passeggeri. Tale offerta di interscambio gomma-rotai sarebbe complementare a quella gomma-gomma che ho proposto di istituire nell'area asfaltata ma inutilizzata del valico automobilistico di Ferneti quale «cerniera di mobilità» alternativa a quelle volute dal PUMS in vari siti inidonei di Opicina e concretizzata dalla proposta di Variante 12 ampliando il parcheggio esistente accanto alla ex Strada provinciale 35.

Non ci sarebbe forse bisogno di una simile soluzione se, d'intesa con le autorità slovene, si anticipasse la «cerniera di mobilità» avanzata presso la stazione ferroviaria di Sesana. O forse entrambe le soluzioni potrebbero coesistere, vista la diversa utenza dell'interporto di Ferneti e della stazione ferroviaria di Sesana. Bisognerebbe valutare attentamente.

Attivabili ben 12 linee ferroviarie sui binari riservati alle merci

Teoricamente si potrebbero istituire addirittura dodici linee o parti di linee ferroviarie passeggeri regionali e/o metropolitane utilizzando tratte urbane ora riservate in tutto o in parte solo alle merci. Provo a elencarle:

1) (Venezia?) - Trieste Aeroporto - Monfalcone - (Duino) - Sistiana/Visogliano - Bivio d'Aurisina - (Santa Croce) - Miramare - galleria di circonvallazione - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia (ossia aeroporto-Muggia via galleria);

2) (Venezia?) - Trieste Aeroporto - Monfalcone - (Duino) - Sistiana/Visogliano - Bivio d'Aurisina - (Santa Croce) - Miramare - galleria di circonvallazione - Cantieri - Trieste Campo Marzio (ossia aeroporto - Campo Marzio via galleria);

3) (Venezia?) - Trieste Aeroporto - Monfalcone - (Duino) - Sistiana/Visogliano - Bivio d'Aurisina - (Santa Croce) - Miramare - Trieste Centrale - galleria di circonvallazione - Cantieri - Trieste Campo Marzio (ossia aeroporto - Campo Marzio via stazione centrale e galleria);

4) (Venezia?) - Trieste Aeroporto - Monfalcone - (Duino) - Sistiana/Visogliano - Bivio d'Aurisina - Aurisina - Prosecco - Villa Opicina - Rozzol - Trieste Campo Marzio (ossia aeroporto - Campo Marzio via Transalpina);

5) Trieste Centrale - galleria di circonvallazione - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia (ossia stazione centrale - Muggia via galleria);

6) Trieste Centrale - galleria di circonvallazione - Cantieri - Trieste Campo Marzio (ossia stazione centrale - Campo Marzio via galleria);

7) Trieste Centrale - Miramare - (Santa Croce) - Bivio d'Aurisina - Aurisina - Prosecco - Villa Opicina - Ferneti interporto (ossia stazione centrale - Ferneti via Aurisina);

8) Bivio d'Aurisina - Aurisina - Prosecco - Villa Opicina - (Ferneti) interporto (ossia Aurisina-Opicina);

9) Trieste Campo Marzio - Rozzol - Villa Opicina - Sesana - Lubiana (ossia Campo Marzio - Lubiana via Transalpina e Meridionale);

10) Trieste Campo Marzio - Rozzol - Villa Opicina - Nova Gorica - Gorizia (ossia Campo Marzio - Nova Gorica - Gorizia via Transalpina);

11) Trieste Campo Marzio - Rozzol - Villa Opicina - Ferneti (ossia Campo Marzio - Ferneti via Transalpina);

12) Trieste Campo Marzio - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia (ossia Campo Marzio - Muggia).

Sarebbero tutte ipotesi da vagliare attentamente in un'ottica costi-benefici. Ma non scartabili a priori.

In treno da Trieste Centrale al Porto vecchio?

Mi si obietterà: ma cosa c'entrano tutte queste fantasiose linee passeggeri con l'accesso nord e in particolare con la necessità di collegare Opicina e il Porto Vecchio? Beh, c'entrano perché quasi tutte ottimizzerebbero l'accesso nord su rotaia trasformandolo in un portale di collegamento passeggeri non solo con la stazione centrale, ma con l'intera rete ferroviaria metropolitana, dunque in uno strumento di attivazione di un efficace trasporto ferroviario passeggeri reticolare. Trieste Centrale ne rimarrebbe un perno venendone alimentata. E Trieste Centrale non confina proprio con il Porto vecchio? Un binario, recentemente coperto in funzione pedonale e automobilistica, passa attraverso il muro di cinta e poi prosegue all'interno del Porto vecchio rasente il muro stesso fino al parcheggio Bovedo, a sua volta asfaltato in corrispondenza della rotonda e dello stesso parcheggio. In pratica finora si è prima abbandonato e poi nascosto ciò che costituiva una comoda via d'accesso dall'area della stazione al Porto Vecchio. Ma, volendo, lo si potrebbe recuperare allo scopo. Questione di scelte. Come proclamare che invece occorre a tutti i costi la cabinovia.

Anche senza entrare col treno in Porto Vecchio, più semplicemente ed economicamente si potrebbe realizzare una fermata della linea Trieste-Venezia nell'area della stazione ferroviaria sui binari antistanti il Magazzino 26, creando poi un passaggio pedonale per l'ingresso in Porto Vecchio sempre attraverso il pertugio esistente.

In aggiunta, oppure in alternativa, si potrebbe utilizzare il binario ferroviario che, dopo il ponte su viale Miramare, piega a destra in direzione Trieste Centrale e quindi si biforca costeggiando il muro divisorio del Porto Vecchio fino ad arrivare ad ovest del parcheggio dell'edificio della Direzione Operativa Infrastrutture di Rete Ferroviaria Italiana. Se si scegliesse questa opzione, lungo il muro di cinta si potrebbero realizzare ad esempio tre fermate: una accanto al magazzino 26 (Museo del Mare), una in corrispondenza dell'attuale Adriaterminal e una terminale. I passeggeri provenienti da Opicina, una volta scesi, potrebbero poi entrare a piedi in Porto Vecchio attraverso il pertugio attiguo al parcheggio del magazzino 26 e magari altri due da ricavare nel muro di cinta.

Le nuove linee ferroviarie passeggeri che ho prospettato c'entrano con l'accesso nord, con il collegamento Opicina - Porto Vecchio e costituirebbero dunque un'alternativa alla cabinovia anche perché alcune di esse rivitalizzerebbero la stazione ferroviaria di Villa Opicina, fino a pochi anni fa priva del trasporto passeggeri, che ora è comunque ridotto al minimo.

Se Trieste Centrale fosse collegata direttamente con il Porto Vecchio, da Villa Opicina si potrebbe di conseguenza arrivare col treno in Porto Vecchio. Magari tramite una linea apposita che lungo il binario esistente ma in parte asfaltato arrivi fino al parcheggio Bovedo. O sennò, come detto, accontentandosi di scaricare i passeggeri accanto al muro di cinta e lasciando che poi entrino a piedi e facciano poi un eventuale trasbordo sul tram/trenino Molo IV - Bovedo o su un qualche autobus delle future linee transitanti per il Porto Vecchio.

Così non servirebbe costruire la cabinovia. O meglio: la cabinovia sarebbe tutta su ferro. Ed esisterebbe già, salvo le parti da ripristinare o risistemare. E non servirebbe devastare l'ambiente.

Da nord in treno fino a Capodistria?

L'ottimizzazione dell'accesso ferroviario nord a Trieste e l'utilizzo anche per il trasporto passeggeri di almeno buona parte della rete ora destinata alle merci potrebbe anche favorire l'attivazione di collegamenti su ferro fino a Capodistria prolungando i binari dalla valle delle Noghere, ovvero dalla stazione di Muggia / rio Ospio, verso quella città.

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. Bisogna però considerare che il dismesso tracciato della Parenzana tra le Noghere e la stazione ferroviaria di Capodistria è ora almeno in parte utilizzato per la ciclovia Parenzana.

In definitiva le linee complessivamente attivabili dall'Italia per Capodistria potrebbero essere cinque, in aggiunta alle dieci sopra citate:

1) (Venezia?) - Trieste Aeroporto - Monfalcone - (Duino) - Sistiana/Visogliano - Bivio d'Aurisina - Miramare - circonvallazione - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia - Capodistria (ossia aeroporto-Capodistria via circonvallazione);

2) (Venezia?) - Trieste Aeroporto - Monfalcone - (Duino) - Sistiana/Visogliano - Bivio d'Aurisina - Aurisina) - (Prosecco) - Villa Opicina - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia - Capodistria (ossia aeroporto-Capodistria via Opicina);

3) Trieste Centrale - circonvallazione - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia - Capodistria (ossia stazione centrale - Capodistria via circonvallazione);

4) Villa Opicina - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia - Capodistria (ossia Opicina-Capodistria via Transalpina);

5) Trieste Campo Marzio - Cantieri - Servola - Aquilinia - Muggia - Capodistria (ossia Campo Marzio - Capodistria).

Sarebbero tratte internazionali a carattere interregionale o metropolitano con un bacino d'utenza potenziale non irrilevante che indurrebbero la diversione modale dalla gomma al ferro, riducendo l'impatto ambientale del traffico transfrontaliero su gomma. La boccheggiate Trieste Centrale ne verrebbe potenziata e Trieste Campo Marzio ritroverebbe un'ulteriore ragion d'essere, oltre a quelle che ho già suggerito, ed entrambe le stazioni terminali cittadine si rafforzerebbero anche come poli intermodali, in funzione dei vicini parcheggi d'interscambio e degli stalli per le bici.

Naturalmente per un'operazione del genere occorrerebbe un accordo almeno tra RFI e ferrovie slovene, oltre che tra i rispettivi governi e i rispettivi gestori del trasporto ferroviario. Ma non sarebbe un'impresa impossibile. Tanto più potendo beneficiare degli appositi finanziamenti europei per le tratte ferroviarie trans-frontaliere e di collegamento portuale in chiave ecologica.

Per la gestione del trasporto passeggeri con Capodistria si potrebbe pensare a Trenitalia, alle ferrovie slovene, alla Trieste Trasporti, al gestore del trasporto pubblico locale capodistriano o a un consorzio di trasporto pubblico locale trans-frontaliero.

Linea Trieste-Monfalcone: il principale accesso nord su ferro

Suona esageratamente pessimistica, anche perché priva di dati documentali a supporto, la tesi della Relazione ambientale (pagina 53) secondo cui *«la linea ferroviaria costiera, infine, presenta ormai noti problemi di saturazione e di regolarità, e le poche tracce passeggeri che potrebbero essere inserite per un rinforzo dei servizi metropolitani non servirebbe[ro] comunque l'altipiano carsico, limitando fortemente la potenzialità trasportistica dei servizi»*. Perciò una linea inadeguata, insufficiente e non potenziabile.

La Monfalcone - Trieste Centrale è a doppio binario elettrificato, fornisce la quasi esclusività del servizio passeggeri da nord per Trieste e ne costituisce l'"accesso nord", o più esattamente "nord-ovest", su rotaia più veloce, capiente e regolare in assoluto. La tratta Trieste - Bivio d'Aurisina esiste dal 1857 quale terminale della "Ferrovia Meridionale", la tratta Bivio d'Aurisina - Monfalcone dal 1860 quale parte della Trieste-Venezia via Gorizia-Udine-Pordenone-Treviso, successivamente sdoppiata più a sud passando per stazioni vicine alla linea costiera come Cervignano-Aquileia-Grado, Latisana-Lignano-Bibione, Portogruaro-Caorle o San Donà di Piave - Jesolo.

Negli ultimi anni la linea ha in realtà conosciuto un aumento solo del traffico merci, che è però quasi esclusivamente notturno. I convogli passeggeri sono invece molto calati in periodo pandemico. Poi sono ritornati ai livelli precedenti per i treni regionali e regionali veloci, ma si attende ancora il ripristino di alcune Frecce. Se queste Frecce svolgevano regolare servizio prima della pandemia e adesso non più, significa che la linea è meno satura di allora e che per i treni più rapidi venuti meno ci sarebbe ancora spazio.

Aumentare la frequenza dei treni per Trieste almeno in certi giorni e orari sembra dunque ancora possibile entro certi limiti. E a maggior ragione dovrebbe esserlo incrementare la capienza di alcuni convogli aggiungendo ulteriori vagoni, se necessario. Peraltro la tratta Trieste-Monfalcone è tra le meno affollate della Trieste-Venezia.

La scarsa regolarità della linea, lamentata dalla Relazione ambientale, pare in realtà un problema tecnico-organizzativo risolvibile, se Rete Ferroviaria Italia e Trenitalia lo volessero.

Il PNRR ha stanziato fondi anche per l'acquisto di nuovi treni «sostenibili»: un'occasione mancata per l'accesso ferroviario nord a Trieste in alternativa alla cabinovia.

Questione solo di scelte politiche sarebbe poi integrare pienamente il sistema ferroviario con il trasporto pubblico locale, ovvero con autobus e taxi, sotto il profilo sia strutturale che tariffario. Un ruolo decisivo in tal senso lo potrebbero svolgere la Regione e TPL FVG. Sempre in tale ottica il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Trieste potrebbe armonizzarsi 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). Ne deriverebbe un aumento dei passeggeri sulle linee ferroviarie, se non anche dei treni, in alternativa al trasporto su gomma.

Per un accesso nord a Trieste più sostenibile bisognerebbe valorizzare soprattutto le stazioni di Trieste Aeroporto, Monfalcone, Sistiana-Visogliano, Bivio d'Aurisina e Miramare. Oggi invece quella nuovissima di Trieste Aeroporto ha un immenso parcheggio intermodale a raso quasi sempre semi-vuoto perché a pagamento e poco pubblicizzato, la stazione di Monfalcone è frequentata ma scarsamente dotata di posti macchina, le stazioni di Sistiana-Visogliano, Bivio d'Aurisina e Miramare sono praticamente abbandonate con parcheggi a raso poco utilizzati, mentre quelle di Duino e Santa Croce sono chiuse e non vi sostano più treni da anni. Uno spreco cui porre rimedio.

Si potrebbe rendere gratuito e promuovere il parcheggio di Trieste Aeroporto come «cerniera di mobilità avanzata» della città, ben fuori dai suoi confini, onde evitare che dall'aeroporto i passeggeri degli aerei usino il proprio mezzo privato per raggiungere Trieste e viceversa.

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 locali e indurli a usare il treno.

Ottimizzare in tal modo la tratta Trieste Aeroporto - Trieste Centrale sarebbe molto più facile, efficace e rapido, nonché meno impattante, complicato e costoso che costruire la cabinovia.

Un progetto da 1,8 miliardi di velocizzazione della linea ferroviaria Venezia-Trieste, approvato ai tempi del ministro Delrio, si basa su interventi tecnologici e miglioramenti del tracciato, in particolare eliminando i passaggi a livello e rettificando certe curve. Naturalmente una linea Venezia-Trieste velocizzata attirerebbe più passeggeri, favorendo la diversione modale dalla gomma alla rotaia e potenzierebbe l'accesso nord su rotaia alla città.

Cristina Amirante, neo-assessore regionale a Infrastrutture e Territorio, ha dichiarato al "Piccolo" del 30 aprile 2023 di voler lavorare per *«sviluppare l'alta velocità nella nostra regione compatibilmente con i vincoli ambientali e quindi con la questione del Carso [...] almeno fino a Monfalcone, mantenendo solo il tratto di Trieste senza stravolgimenti»*. Ossia da Mestre a Monfalcone, senza perforare il Carso fino a Trieste. Il che costerebbe comunque parecchi milioni di euro e anni di lavori, con i relativi disagi. L'alta velocità Trieste-Venezia fu tolta dal programma nazionale delle opere durante il primo Governo Conte.

Il 2 maggio 2023, presentando in Consiglio regionale il programma per la legislatura della sua nuova Giunta, il riconfermato presidente della Regione Massimiliano Fedriga ha espresso *«contrarietà all'esclusione del Friuli Venezia Giulia dall'alta velocità»* e sostenuto che *«bisogna migliorare il dialogo col governo per la velocizzazione della Trieste-Venezia»*, in quanto la lentezza del trasporto su ferro *«ostacola lo sviluppo del territorio»*.

In realtà non ci sarebbe bisogno di una apposita linea ad alta velocità tra Venezia e Trieste o anche solo tra Venezia e Monfalcone. Specie la prima ipotesi, ma anche la seconda avrebbe un impatto ambientale ed economico enorme, a fronte di vantaggi scarsi. Molto meno impattante, assai più semplice e conveniente e comunque funzionale sarebbe il progetto già esistente di velocizzazione "chirurgica" della linea.

Ma già ora si potrebbero velocizzare i convogli ferroviari a lunga percorrenza semplicemente evitando alcune fermate a scarsa affluenza: sui Frecciarossa e sugli Intercity ad esempio San Donà di Piave - Jesolo, Portogruaro-Caorle, Latisana-Lignano-Bibione o Cervignano-Aquileia-Grado. Sugli Intercity anche Quarto d'Altino, Motta di Livenza o San Giorgio di Nogaro. E' chiaro che poi quei treni in teoria rapidi ci mettano più tempo per collegare Venezia con Trieste. E sui Regionali veloci si potrebbe magari cancellare qualche fermata minore, da limitare solo ai Regionali. Su tutti i treni bisognerebbe invece confermare quella cruciale di Trieste Aeroporto, da rendere ancora più strategica per l'intermodalità aereo-treno-automobile-moto-motorino-bicicletta.

E' inesatta l'affermazione secondo cui «*le poche tracce passeggeri che potrebbero essere inserite per un rinforzo dei servizi metropolitani non servirebbe comunque l'altipiano carsico, limitando fortemente la potenzialità trasportistica dei servizi*». Tale potenzialità non è fortemente limitata dallo scarso apporto di passeggeri carsici, perché i treni che raggiungono Trieste sono di percorrenza medio-lunga e l'apporto dell'utenza carsica è e non potrebbe che essere minoritario.

Comunque i treni regionali sulla linea Monfalcone - Trieste Centrale fermano tuttora nelle stazioni di Sistiana-Visogliano, Bivio d'Aurisina e Miramare (quest'ultima non è propriamente in Carso, ma vi si trova a ridosso). Se ne potrebbe semmai promuovere la funzione intermodale per aumentare il numero dei passeggeri che le utilizzano. Peraltro Bivio d'Aurisina e Miramare appartengono sia alla linea Venezia/Udine-Trieste sia alla Vienna-Lubiana-Opicina-Trieste, che hanno appunto in comune il tratto da Bivio d'Aurisina a Trieste Centrale.

Si potrebbe inoltre verificare se, in termini di costi-benefici, converrebbe riaprire per i treni regionali le due dismesse stazioni di Santa Croce, vicina all'omonimo borgo nonché appartenente sia alla Venezia/Udine-Trieste sia alla Vienna-Lubiana-Opicina-Trieste, e Duino, prossima allo svincolo autostradale.

Quand'anche però si valorizzasse le stazioni di Sistiana-Visogliano, Bivio d'Aurisina e Miramare e si riaprissero quelle di Santa Croce e Duino, la maggioranza dei passeggeri dei treni che vi sosterebbero proverrebbero dal resto della regione o, nel caso di Bivio d'Aurisina, Miramare ed eventualmente Santa Croce, anche dalla Slovenia o dall'Austria. Anche servendo maggiormente l'altipiano carsico, come auspicabile e fattibile, l'utenza maggioritaria continuerebbe a venire da altrove. Ma ciò non inficerebbe la potenzialità trasportistica di quel servizio ferroviario.

Certo è che la linea ferroviaria costiera affianca il Porto Vecchio e potrebbe anche collegarlo direttamente tramite un servizio passeggeri.

Trieste Centrale oggi è trascurata e sottoutilizzata. Eppure costituisce un centro intermodale importante, essendo attorniata dall'autostazione dei pullman, da numerosi capolinea e fermate degli autobus, dal grande parcheggio coperto del silos (con ben 826 stalli ma sottoutilizzato), dalla stazione dei taxi, dal parcheggio a raso del Molo IV, dal nuovo parcheggio coperto per 800 posti macchina pianificato nella parte del silos ora diroccata, dai cinque autosili previsti dalla Variante 6 al PRGC in altrettanti magazzini del Porto Vecchio, da una pista ciclabile progettata dal Comune per il collegamento con le rive e Barcola, nonché dalla ciclostazione immaginata dal PUMS/Biciplan.

E' dunque una risorsa preziosa che si dovrebbe ottimizzare anche in funzione dell'accesso nord al Porto vecchio e che invece la proposta di Variante 12 incredibilmente snobba, come tutta la rete ferroviaria urbana, per meglio giustificare l'asserita necessità della cabinovia.

In teoria il Comune dovrebbe avere l'interesse di stimolare i viaggiatori a usare il treno tanto per arrivare in città quanto per (ri)partire, e nello specifico per raggiungere da nord il Porto vecchio, evitando così non solo che producano inquinamento atmosferico e acustico, ma anche che intasino la viabilità stradale e i parcheggi. Invece punta tutto sulla cabinovia.

Tram in Porto vecchio: un'alternativa meno impattante della cabinovia

La Relazione ambientale e la Sintesi non tecnica valutano 5 alternative:

Alternativa 1: cabinovia tra Monte Grisa e la riviera di Barcola;

Alternativa 2: Collegamento Carso costa mediante cabinovia - trasporto su tram Bovedo Centro;

Alternativa 2 Parte bassa: Connessione con il centro di Trieste mediante tram;

Alternativa 2 bis: Connessione con il centro di Trieste mediante tram Bovedo - Campo Marzio senza collegamento Carso-costa;

Alternativa 3: Cabinovia con più stazioni tra Opicina, Bovedo, Porto vecchio e Trieste.

La Relazione ambientale e la Sintesi non tecnica bocchiano l'Alternativa 1 con motivazioni che trovo in gran parte condivisibili. Approvano l'Alternativa 2, coincidente con il tracciato della cabinovia tra Opicina e il parcheggio Bovedo proposto dalla Variante 12. Respingono l'alternativa 2 Parte bassa e 2 bis. Approvano l'Alternativa 3 con motivazioni che contesto totalmente. Di seguito, per ragioni di tempo e di spazio, tratterò solo l'Alternativa 2 bis, avanzando poi ulteriori alternative.

Alle pagine 61-62 la Relazione ambientale così illustra l'Alternativa 2 bis:

8.3 Alternativa 2 Parte bassa: la connessione con il centro di Trieste mediante tram

La presente alternativa è stata assunta considerando di utilizzare un impianto funiviario per il collegamento carso costa (Opicina-Bovedo), con un collegamento del park Bovedo con il centro storico di Trieste mediante TRAM.

La stazione Bovedo, collocandosi a breve distanza rispetto al polo di Porto Vecchio, consente di ipotizzare un collegamento con il centro urbano di Trieste passante attraverso il Porto vecchio.

Sulla base del masterplan approvato per il recupero di Porto Vecchio è stato possibile studiare, viste le previsioni di piano, la realizzazione di un collegamento mediante tram tra il parcheggio Bovedo e il centro di Trieste.

Il masterplan prevede la realizzazione di un unico binario tranviario che si sviluppa attraverso gli edifici esistenti del Porto con una stazione di partenza presso il parcheggio Bovedo, una stazione intermedia di scambio all'incirca a metà tratta e una stazione terminale in prossimità dell'attuale parcheggio "Molo 4". Il tragitto si sviluppa lungo un percorso lungo circa 2.600 metri.

Questa soluzione consente di servire un'area in piena trasformazione urbanistica qual è quella di Porto Vecchio, la quale nei prossimi anni assumerà nuove funzioni e necessiterà della presenza di mezzi di trasporto adeguati per movimentare le numerose persone che vi accederanno. La stazione terminale di "Trieste" si colloca all'inizio dell'area di Porto Vecchio nelle vicinanze della stazione ferroviaria ed a soli 600 metri da Piazza Unità d'Italia.

Dal punto di vista tecnico la soluzione risult[ta] in questa fase fattibile e non risulta soggetta a particolari vincoli poiché si inserisce in un contesto già urbanizzato.

Fin qui la Relazione ambientale non muove nessuna critica a tale alternativa.

Il masterplan cui rimanda la Relazione ambientale prevede solo tre stazioni: praticamente lo stesso numero e negli stessi punti di quelle della cabinovia. Essendo il tragitto di 2.600 metri e trovandosi rispettivamente alle due estremità e a metà, disterebbero all'incirca 1.300 metri l'una dall'altra: parecchio. Il principale vantaggio del tram, ovvero la possibilità di allestire fermate capillari e modulabili in funzione dell'utenza, verrebbe con ciò annullato o comunque minimizzato. Inoltre la scelta del binario unico limiterebbe fortemente la capacità di carico della linea rispetto a quella della cabinovia. A queste condizioni risulta più facile per la Relazione ambientale sostenere che su quel tragitto la cabinovia sarebbe preferibile al tram. Infatti dice che:

[Dal punto di vista funzionale la soluzione presenta i seguenti limiti:]

- la possibilità di realizzazione di un collegamento a binario unico comporta un limite al numero di veicoli utilizzabili (di fatto due, uno che va ed uno che viene con interscambio alla stazione intermedia);

Il che è vero. Ma vi sarebbe davvero bisogno di due binari, pur teoricamente auspicabili? Essendo l'utenza potenziale del tutto ipotetica, visto che il Porto Vecchio è ad oggi semi-vuoto e domani chissà, come si può stabilirlo a priori con certezza?

- la portata oraria risulta pertanto limitata e prossima alle 900 p/h (con due tram da 220 posti e 4 viaggi l'ora);

Anche questo è indiscutibile. Ma vi sarebbe davvero bisogno di una portata oraria molto maggiore? Anche qui, essendo l'utenza potenziale del tutto ipotetica, visto che il Porto Vecchio è ad oggi semi-vuoto, come si fa a stabilirla a priori con certezza?

- la tipologia di trasporto a va e vieni comporta tempi di attesa lunghi;

Questa affermazione è un po' troppo vaga. Solo più avanti si precisa che tempi di attesa lunghi significano in pratica un tram ogni 15 minuti. Come si può dire a priori con certezza che tale frequenza, simile a quella media di tante linee di autobus cittadine, non basterebbe alle esigenze del Porto vecchio? L'utenza non è infatti quantificabile esattamente, essendo imponderabile.

- il comfort di viaggio è limitato.

Un simile giudizio suona opinabile e perciò contestabile. Ma vediamone più nel dettaglio le singole argomentazioni.

Questi svantaggi risultano ancora più evidenti se rapportati alle caratteristiche tecniche ed alla tipologia di trasporto della cabinovia, infatti il collegamento complessivo formato dall'insieme cabinovia-tram presenta i seguenti limiti funzionali:

– hanno portate di funzionamento molto diverse (il tram circa la metà di quella della cabinovia);

Questo potrebbe anche non essere un difetto incolmabile, considerando che i singoli tram sono 22 volte più capienti delle singole cabine. E ciò li rende in automatico più confortevoli, poiché, essendo molto spaziosi, evitano più facilmente il sovraffollamento.

– la cabinovia è un impianto a moto continuo (arriva un veicolo ogni 20 secondi) il tram a binario unico è un impianto a va e vieni (arriva un veicolo ogni 15 minuti);

Questo per la cabinovia sarebbe un vantaggio se l'utenza da servire fosse tanto cospicua da giustificare una frequenza così elevata, funzionale a metropoli di milioni di abitanti, non certo a una città di 200.000 abitanti in stasi demografica da anni come Trieste. Una cabina ogni 20 secondi non troverebbe giustificazioni obiettive nemmeno nella più ottimistica delle previsioni di riempimento del Porto vecchio, per ora quasi deserto. Sarebbe un'esagerazione parossistica al limite del grottesco.

– le vetture della cabinovia hanno 10 posti cadauna il tram ha 220 posti. Queste differenze rendono incompatibili tra loro i due sistemi di trasporto perché:

La capienza dei singoli tram ben 22 volte maggiore di quella delle singole cabine è un vantaggio oggettivamente enorme per la linea ferrata. E ovviamente stare in una carrozza da 220 posti magari semi-vuota sarebbe molto meno claustrofobico e più confortevole che stare in una da 10 anch'essa quasi sempre semi-vuota visto il ritmo frequentissimo. Lo svantaggio starebbe indubbiamente nella necessità del trasbordo da un mezzo all'altro, ovvero da una stazione della cabinovia a una fermata del tram e viceversa. Ma l'incompatibilità dei due sistemi di trasporto verrebbe meno se si rinunciasse alla cabinovia e si puntasse solo sul tram da abbinare agli autobus.

– la portata della cabinovia andrebbe dimezzata ed adeguata a quella del tram;

Dimezzare la portata della cabinovia e adeguarla a quella del tram non è necessariamente un difetto. Anzi: vista la forte sopravvalutazione dell'utenza da soddisfare, sarebbe una misura prudenziale che ridurrebbe l'impatto sia ambientale, sia paesaggistico, sia energetico sia economico della cabinovia.

– la maggior parte degli utenti che sbarcano a Bovedo dalla cabinovia dovranno attendere l'arrivo e la ripartenza del tram;

Ciò pare verosimile, ma solo in parte. Infatti le singole cabine difficilmente sarebbero sovraffollate, data la notevole frequenza dei passaggi. Pertanto i passeggeri che si ammasserebbero in attesa del tram non sarebbero tanto numerosi. L'unica cosa certa sarebbero i tempi di attesa del tram, vista l'impressionante sfasatura tra le rispettive frequenze.

– gli utenti che sbarcano a Bovedo dal tram dovranno mettersi in coda alla partenza della cabinovia e gli ultimi dovranno attendere anche 15 minuti per salire su una cabina.

Tale asserzione sembra troppo pessimistica. Poiché il tram passerebbe ogni 15 minuti potendo portare al massimo 220 persone, mentre le cabine passerebbero ogni 20 secondi potendo contenere al massimo 10 persone, sarebbe matematicamente impossibile un'attesa di addirittura 15 minuti per gli ultimi passeggeri del tram intenti a salire su una cabina, anche nell'improbabile ipotesi di vagoni tranviari pieni.

Considerando inoltre che:

– la portata del tram non è sufficiente a soddisfare le esigenze lungo la tratta "Bovedo - Porto Vecchio - Trieste";

Ciò non è dimostrabile. Si tratta di una previsione probabilistica fondata su un assunto opinabile. Non di una certezza inoppugnabile.

– i tempi di attesa non sarebbero compatibili con le esigenze dei pendolari;

Questo potrebbe essere vero solo in presenza di un gran numero di pendolari e in assenza di altri mezzi pubblici transitanti in Porto Vecchio. Entrambe le ipotesi sono al momento improbabili o comunque non certe.

– i costi di realizzazione del tram risulterebbero maggiori rispetto a quelli necessari per la realizzazione della cabinovia;

Tale asserzione non viene suffragata da elementi obiettivi di confronto tra i costi delle due modalità di trasporto. E' perciò solo un'ipotesi tutta da verificare dati alla mano.

per quanto sopra si ritiene che l'abbinamento cabinovia-tram sulle due tratte del collegamento non rappresenti un sistema di mobilità efficace e conveniente.

Che l'abbinamento cabinovia-tram sia problematico è plausibile. Ma il dimezzamento della frequenza dei passaggi delle cabine potrebbe rendere le due infrastrutture più compatibili.

Comunque la cabinovia, ancorché dimezzata nella frequenza e ridotta alla sola tratta Opicina-Bovedo, comporterebbe pur sempre un impatto elevato e insostenibile.

In realtà 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 sarebbe meno complicato, impattante e dispendioso che prolungare la cabinovia anche in Porto Vecchio, malgrado le difficoltà oggettive richiamate sopra.

Questi in sintesi alcuni vantaggi pratici: niente piloni, niente mega-stazioni ma solo piccole fermate attrezzate, nessuna aleatorietà del trasporto riconducibile al vento, catenarie (se il tram non fosse elettrico) più basse e meno ingombranti, impatto paesaggistico quindi enormemente inferiore, minore consumo energetico e conseguente minore impatto ambientale visto il passaggio di un solo veicolo ogni 15 minuti, manutenzioni più semplici, maggiore comodità e sicurezza per i passeggeri sui vagoni, maggiore probabilità di includere il servizio nel trasporto pubblico locale con relativo biglietto unificato, minore spazio complessivo sottratto ai pedoni nel previsto “giardino lineare”, maggiore sicurezza per i pedoni data l’assenza di cabine transitanti sopra le loro teste ogni 10 secondi, possibilità di far crescere accanto al binario anche alberi di alto fusto, maggiore riservatezza per i futuri abitanti o frequentatori dei piani superiori dei prospicienti magazzini... Dunque i pro sembrerebbero notevoli, a patto che li si voglia vedere.

Peraltro il tram non sarebbe l’unico mezzo pubblico a transitare in Porto vecchio. Il PUMS ha infatti previsto una “linea di forza” tra Muggia e Bovedo che attraverserebbe il Porto vecchio ogni 10 minuti. La Trieste Trasporti ha annunciato che sarà con autobus elettrici da far transitare su corsie preferenziali lungo l’intero tragitto. Per il Porto vecchio la stessa Trieste Trasporti aveva già attivato due linee di autobus, ora sospese; la 80 e la 81. Nel caso le riattivasse, si aggiungerebbero alla “linea di forza” e al tram. Ed altre linee di autobus potrebbero prolungare o deviare il loro percorso in Porto vecchio, se Trieste Trasporti e la Regione finanziatrice lo volessero.

Dunque la funzionalità del tram andrebbe considerata non in modo a se stante, ma nel contesto dell’offerta complessiva del trasporto pubblico locale per il Porto Vecchio. Ossia in chiave sistemica, come uno dei mezzi di trasporto pubblici in servizio su quella tratta.

Il tram previsto in Porto Vecchio dalla Variante 6 può prescindere dalla cabinovia

Contrariamente alla proposta di Variante 12, la Variante 6 al PRGC prevede in Porto vecchio sia la cabinovia sia una ferrovia (che il citato masterplan definisce tram), le quali correrebbero parallele da un estremo all’altro dell’area, salvo incrociarsi in un punto. Queste due infrastrutture a impianti fissi sarebbero in pratica altrettanti doppioni. Svolgerebbero infatti il medesimo servizio in modi diversi. Il Comune di Trieste ha chiesto i fondi del PNRR solo per la cabinovia, tutta da costruire, ma non per la 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, finora solo adottata ma non ancora approvata dal Consiglio comunale.

In base alla Variante 6, la ferrovia del Porto vecchio, partendo dal piazzale retrostante la Capitaneria di porto e il Molo IV, 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, accanto alla costruenda stazione della cabinovia.

Dalla Variante 6 non si capiva se per questa ferrovia si impiegherebbe uno dei binari esistenti o se ne costruirebbe uno nuovo. Ovvero se, visto che quello in teoria utilizzabile è stato recentemente coperto su alcuni tratti, bisognerebbe disfare e rifare. Non era nemmeno chiaro poi come si ovvierebbe agli angoli retti.

Quanto al mezzo, rimaneva nei lettori il dubbio se si intendesse per caso riutilizzare il trenino attivato nel 2016. In tal caso però 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.

Altro dubbio era se la trazione della locomotiva sarebbe stata a diesel o a motore elettrico, oppure se l'intera linea sarebbe stata elettrificata.

Tutto da capire era poi chi avrebbe gestito tale linea, concepita in modo scollegato sia dal trasporto pubblico locale sia da quello ferroviario: Ferstoria? Trenitalia? Trieste Trasporti? O qualche altro soggetto?

Sia come sia, ora la proposta di Variante 12 respinge implicitamente l'ipotesi del tram-trenino senza richiamare la Variante 6 ma ventilando e infine confutando l'alternativa cabinovia Opicina-Bovedo + tram Bovedo - Molo IV. In pratica il Comune di Trieste bocchia nella proposta di Variante 12 ciò che prevede nella Variante 6 vigente. Davvero curioso.

Realistiche alternative tranviarie e ferroviarie ignorate

La Relazione ambientale e la Sintesi non tecnica della proposta di Variante 12 non contemplano fra le alternative il tram in Porto Vecchio in aggiunta ad altri mezzi di trasporto diversi dalla cabinovia. Ad esempio la trenovia Trieste-Opicina, il treno, l'autobus o la bici.

Alcune alternative tutte su ferro le ho già illustrate sopra. Tre riguarderebbero in qualche modo la trenovia Trieste-Opicina, ovvero la linea 2 del trasporto pubblico locale:

- 1) Una sarebbe il prolungamento della trenovia Trieste-Opicina fino al piazzale del Molo IV, dove potrebbe avvenire il trasbordo con il tram/trenino Molo IV-Bovedo (ovvero: trenovia Opicina - Molo IV + tram/trenino Molo IV – Bovedo).
- 2) Un'altra sarebbe il prolungamento della trenovia Trieste-Opicina fino a tutto il Porto Vecchio, nel caso il binario del tram-trenino si rivelasse compatibile con quello della trenovia o comunque facilmente adattabile (ovvero: trenovia Opicina - Molo IV – Bovedo).
- 3) Una terza alternativa sarebbe il prolungamento della trenovia Trieste-Opicina anche fino alla stazione ferroviaria di Villa Opicina, oltre che fino al piazzale del Molo IV o fino a Bovedo (ovvero: trenovia Villa Opicina - Opicina - Molo IV - Bovedo o + tram/trenino Molo IV - Bovedo).

Le prime due sarebbero abbastanza economiche e rapide da realizzare ma un po' impattanti su viabilità stradale e paesaggio, la terza molto più impattante, complicata e costosa. La seconda, se tecnicamente fattibile, sarebbe in teoria la più semplice, ma anch'essa leggermente problematica.

Ulteriori alternative su ferro, come detto, riguarderebbero la ferrovia esistente. Dalla stazione centrale si potrebbe ad esempio:

- 1) riutilizzare il binario che entra in Porto vecchio attraverso un pertugio nel muro divisorio e, malgrado i tratti coperti, prosegue fino a ridosso del parcheggio Bovedo;
- 2) allestire una fermata della linea Trieste-Venezia nell'area della stazione ferroviaria sui binari antistanti il magazzino 26, creando poi un passaggio pedonale per l'ingresso in Porto vecchio;
- 3) ricavare da alcune fermate nell'area della stazione lungo il binario costeggiante il muro divisorio, facendo poi entrare a piedi in Porto vecchio i passeggeri provenienti da Opicina attraverso il pertugio attiguo al parcheggio del magazzino 26 e magari altri da ricavare nel muro di cinta.

La prima soluzione (linea ferroviaria Trieste Centrale - Bovedo) potrebbe essere quella interamente sostitutiva della cabinovia. Per realizzarla occorrerebbe tuttavia liberare il binario che dalla stazione centrale entra in Porto vecchio a metà del magazzino 26 ma è stato recentemente cementato o comunque ricoperto in almeno due punti. Il tratto corrispondente al pertugio del muro divisorio sarebbe più facilmente liberabile, pur dovendo poi ricavare un qualche altro passaggio pedonale e automobilistico in sicurezza, se quello non risultasse più utilizzabile perché divenuto troppo stretto con la riattivazione delle rotaie. Molto più inverosimile appare il recupero del binario occultato sotto la nuova grande rotatoria d'accesso dal viale Miramare al Porto vecchio. Bisognerebbe disfare quanto appena fatto con fondi pubblici, di modo che il binario passi attraverso la rotatoria, cosa poco sicura oltre che difficoltosa. Nel caso ci fosse la volontà di fare tutto ciò, si potrebbe pensare a una apposita linea Trieste Centrale - Porto vecchio. Altrimenti i treni provenienti da nord potrebbero sostare a una fermata da ricavare presso il pertugio e poi, con inversione di senso di marcia, entrare in Porto vecchio.

La seconda ipotesi (fermata Trieste Porto Vecchio), che comunque non escluderebbe necessariamente la prima, pare fattibile, semplice, poco dispendiosa e per nulla impattante. I treni regionali potrebbero fare sosta lì, aggiungendo quindi una nuova fermata con semplice pensilina e panchine. Potrebbero servirsene anche i residenti di Grotta bassa o Roiano tramite l'ingresso pedonale al Porto vecchio immediatamente successivo al cavalcavia. Sarebbe un passo verso una ferrovia metropolitana capillare.

La terza alternativa (linea ferroviaria costeggiante il muro divisorio), che non escluderebbe per forza le altre due, sembra realistica ed economica almeno per la fermata da allestire accanto al pertugio. Quella o quelle ipotizzabili più a sud comporterebbero la perforazione del muro divisorio per l'accesso al Porto vecchio, con una spesa ulteriore e un piccolo danno estetico. I treni provenienti da nord potrebbero sostare a una fermata da ricavare presso il pertugio e quindi proseguire verso sud fino alla fine del binario, eventualmente prolungabile verso il silos e l'autostazione, ovvero largo Santos. Nel qual caso servirebbe un'altra fermata e un forse altro varco pedonale nel muro di cinta, a meno che non si utilizzi quello ex doganale. Nel qual caso la fermata terminale della linea potrebbe attestarsi proprio accanto al varco ex doganale, di fronte al silos e all'autostazione, con tutto ciò che ne deriverebbe in termini di intermodalità.

In ogni caso la vicinanza della ferrovia interna al Porto vecchio consentirebbe un trasbordo dal treno al tram/trenino passando, su un treno o a piedi, attraverso il pertugio e poi, o da una apposita fermata del treno da far entrare in Porto Vecchio o ancora a piedi, nel piazzale tra il magazzino 26 e la centrale idrodinamica dove passerebbe il tram/trenino. Lo stesso dicasi per gli eventuali nuovi pertugi da ricavare nel muro divisorio.

Dunque la linea ferroviaria Monfalcone - Trieste Centrale è di fatto già, ma potrebbe diventare ancor meglio, la principale infrastruttura su impianti fissi per l'accesso da nord al Porto vecchio, la "cabinovia su ferro", che richiederebbe solo di essere attrezzata specificamente allo scopo, con un impatto ambientale ed economico inferiore e con una resa trasportistica apprezzabile, vista l'interconnessione alla rete ferroviaria esistente e l'impiego di convogli con più vagoni. Naturalmente la frequenza non potrebbe essere nemmeno lontanamente paragonabile a quella della cabinovia. Che del resto appare fantascientifica e sproporzionata rispetto alle presumibili necessità.

Il gestore potrebbe essere Trenitalia nel caso il servizio fosse svolto con treni regionali. Altrimenti Trieste Trasporti, se interessata.

La cabinovia sottrarrebbe passeggeri agli autobus più che alle automobili

La Relazione ambientale e la Sintesi non tecnica omettono completamente le linee di autobus dalle alternative parziali o totali alla cabinovia.

Per giunta la Relazione Viabilità afferma che la cabinovia avrebbe un impatto addirittura negativo sul trasporto pubblico locale, ovvero sottrarrebbe passeggeri alle odierne linee di autobus. A pagina 22 si legge che *«alcune linee che dall'altipiano portano a Trieste centro si scaricano di una quota parte che preferisce utilizzare la Cabinovia di progetto per recarsi nelle destinazioni prefissate»*.

Secondo il modello matematico preso in esame, le principali linee di autobus impattate sarebbero la 2/, la 4 e la 42. A causa della cabinovia si avrebbe una riduzione dei passeggeri nelle due ore di punta di ben il 62% sulla linea 2/, del 18% sulla 4 e del 12% sulla 42. Scrive la Relazione Viabilità a pagina 24:

*Soltanto le 3 linee maggiormente impattate generano circa il 70% della domanda tendenziale TPL sull'infrastruttura di progetto. La restante quota parte di passeggeri provenienti da TPL esistente deriva da impatti minori su altre linee che vengono impattate in maniera poco rilevante, ma che contribuiscono al 30% della domanda tendenziale. Ad esempio, le linee 6, 8 e 36, sul tratto in piano del tracciato della cabinovia in Porto Vecchio, vengono utilizzate da una quota parte di utenti ma per un tratto di poche centinaia di metri; considerando che l'analisi di impatto è stata compiuta sui passeggeri*km, tali impatti sono quindi poco significativi sull'analisi globale, ma contribuiscono comunque ad una parte del carico sulla cabinovia.*

Quindi il nuovo sistema di trasporto danneggerebbe anche varie linee di autobus, e in particolare tre. Per logica dovrebbe ridurre sì il traffico su gomma in entrata da nord a Trieste, ma solo quello privato a motore endotermico. Invece ridurrebbe anche il trasporto pubblico su gomma, che è mobilità sostenibile. Un risultato paradossale, grottesco e controproducente.

La Relazione Viabilità a pagina 29 non «considera in questa fase la mobilità che si trasferisce da TPL su gomma a TPL su fune (in quanto ricadenti nella stessa scelta del modo di trasporto)», ma, «considerando quindi le matrici modali degli Scenari di Riferimento e di Progetto», stima «l'impatto della Cabinovia sul sistema di Trasporto Pubblico [...] in un aumento di circa il 3% dei passeggeri trasportati nell'ora di punta». Si dovrebbe devastare l'ambiente e deturpare il paesaggio per ottenere questo magro risultato? Sconcertante.

Ma non è finita. Infatti, poiché «la realizzazione della stazione di monte della Cabinovia ad Opicina funge da polo attrattore ed Hub della mobilità sul Carso e all'interno dell'abitato di Opicina stesso», «i servizi TPL attuali sul Carso possono essere riorganizzati sfruttando il servizio continuo della Cabinovia per gli spostamenti Origine/Destinazione Opicina - Trieste Centro a servizio di lavoratori e studenti».

La Relazione Viabilità prospetta «un servizio "navetta" per portare i frequentatori del Carso ad Opicina (capolinea Cabinovia)». Allo scopo di «un rapido interscambio» ipotizza due linee:

*Linea Altipiano Nord - Opicina - Stazione Cabinovia
domanda 116 passeggeri/ora/direzione più carica
3 corse/ora di punta*

*Linea Altipiano Sud - Opicina - Stazione Cabinovia
domanda 50 passeggeri/ora/direzione più carica
2 corse/ora di punta*

Ma quale ripercussione pratica avrebbe tale nuovo servizio sulle odierne linee di autobus «impattate»? Verrebbero modificate nel tragitto? Ridotte nella frequenza? La seguente affermazione di pagina 31 parrebbe escluderlo:

Le frequenze combinate delle due navette (5 corse/ora) presso il centro di Opicina vanno a rafforzare il servizio esistente (linee 2, 2/, 64) per favorire ancora di più l'interscambio Bus-Cabinovia presso la stazione di monte per gli utenti del TPL di Opicina.

I servizi navetta potrebbero inoltre essere prolungati (con frequenze maggiori negli orari di ingresso/uscita) al centro scientifico SISSA di via Bonomea, che dista poche centinaia di metri dal capolinea della Cabinovia di Opicina, al fine di servire, in prospettiva, anche gli altri poli scientifici del Carso (Sincrotrone, Area Science Park, Università, SISSA).

Il servizio di morbida può essere ipotizzato a frequenze minori, coadiuvato da servizi a chiamata [...] (TS on Demand), per coprire le zone a domanda debole.

Pertanto le due linee di navetta leggera si aggiungerebbero semplicemente alle attuali linee di autobus? Senza né modificarne il tragitto né ridurne la frequenza? Così parrebbe anche dalla seguente dichiarazione conclusiva del capoverso:

Le ipotesi qui sviluppate possono essere la base per ulteriori sviluppi dell'intera rete di trasporto pubblico, al fine di aumentare l'appetibilità del servizio.

Invece il paragrafo 5.4 di pagina 36 della Relazione Viabilità ribalta il discorso, smontando le apparenti rassicurazioni e prospettando una riduzione del tragitto e/o della frequenza delle linee di autobus impattate dalla cabinovia:

Un ulteriore beneficio deriva dalla divergenza modale TPL-cabinovia che si registra principalmente su quattro linee di collegamento Altipiano-Trieste; i risparmi in termini di affluenza media consentono, a regime, di rimodulare i servizi e dedicare chilometri aggiuntivi e frequenza ad altre linee oggi sature. Come specificato in precedenza, l'intervento di progetto attrae il 46% della mobilità dal TPL ed il 44% dal mezzo privato (il restante 10% risulta di indotto). Lo scaricamento di alcune linee che dall'altipiano portano al centro città consente un riequilibrio notevole del sistema del TPL, in quanto tali linee presentano livelli di carico spesso critici (soprattutto per la mobilità sistematica), e quindi possono beneficiare di una riduzione di domanda, sia in termini di affidabilità del servizio (minori tempi alle fermate per imbarco) che di frequenza.

Dovremmo cioè rallegrarci dello scaricamento delle linee di autobus impattate? Per sgravare le vetture sovraffollate non si potrebbe semplicemente intensificare le corse in determinati giorni e orari? Non sarebbe molto più ecologico, economico e semplice che costruire e gestire la cabinovia?

Comunque non si dice nemmeno qui con chiarezza se le «*quattro linee di collegamento Altipiano-Trieste*» subirebbero decurtazioni di tragitto e/o di frequenza. L'unica certezza sembra quella di pagina 25 della Relazione Viabilità circa la linea 2, ovvero la trenovia Trieste-Opicina, che «*continuerà a servire con l'attuale frequenza (20 minuti) le fermate esistenti oltre a proporsi per un complementare servizio turistico abbinato alla Cabinovia*».

Ma come verranno rimodulate le linee di autobus? Le controdeduzioni potrebbero chiarirlo?

Suona peraltro sorprendente che la cabinovia sottragga ben il 46% della mobilità (cioè dei passeggeri?) da bus e tram e appena il 44% dai veicoli privati, mentre attirerebbe solo un 10% di indotto. In un'ottica di mobilità sostenibile dovrebbe semmai calamitare solo traffico privato a motore endotermico più un modesto indotto. I fautori della cabinovia lamentano l'insufficienza dell'odierno trasporto pubblico locale nel soddisfare la domanda di mobilità da nord a Trieste, ma vogliono indebolirlo, salvo prefigurarne vaghi «*sviluppi*» futuri: una bella contraddizione...

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, Strada del Friuli, Strada per Vienna, via Nazionale, l'ex Strada provinciale 35, via Bonomea, 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 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, specie considerando l'intero ciclo di vita dei rispettivi mezzi e il forte impatto ambientale del cantiere della cabinovia.

La Relazione ambientale a pagina 37 ammette che «*l'attuale rete del trasporto pubblico locale su gomma è costituita da linee bus extraurbane/suburbane ad elevata frequenza rafforzato su alcuni corridoi di traffico*», ma rileva che «*il servizio prevede percorsi che si sviluppano principalmente in sede promiscua con il traffico privato*» e che «*tale elemento risulta penalizzante in termini di velocità commerciale soprattutto nelle aree più centrali della città, dove i ritardi sono sensibili soprattutto nelle ore di punta di maggior congestione*». Però propugna la cabinovia come soluzione miracolistica dell'accesso nord alla città, invece di corsie preferenziali per bus e taxi su tutte i principali assi viari urbani ovunque possibile, sottovalutando inoltre l'impatto trasportistico positivo della "linea di forza" Muggia-Bovedo prevista dal PUMS e confermata dalla Trieste Trasporti.

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 negli stessi punti.

La 2/ ha come capolinea rispettivamente la stazione ferroviaria di Opicina e via Galatti, accanto alla stazione del tram. Il PUMS propone di mantenere il tragitto com'è attualmente: Opicina (deposito trenovia) - via Nazionale - obelisco - Strada nuova per Opicina - salita a Conconello - via Commerciale - piazza Casali - via Martiri della Libertà - via Galatti (piazza Oberdan).

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 Panfilì 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/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. 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 trafilè politico-burocratiche e lavori.

Linea 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, con un 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, istituire fermate sull'ex SP 35 presso il parcheggio a raso e/o sull'antistante via Campo Romano (in tal caso creando un attraversamento pedonale apposito) e spostare il capolinea di valle in 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. Questo il suo tragitto: piazzale Gioberti - viale Sanzio - via Giulia - via Battisti - via Carducci - piazza Oberdan - piazza Libertà (stazione FS) - viale Miramare - Barcola (lungomare) - Grignano (riva Massimiliano e Carlotta). Alcune corse attraversano il Porto vecchio (magazzino 26, centro congressi, Immaginario scientifico).

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 sempre, 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 ulteriori corse potrebbero nel caso venir deviate in Porto vecchio.

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 o almeno fin davanti al silos.

36 da verificare

Gli ultimi orari estivi della Trieste Trasporti hanno reintrodotta la linea 36 quale "sospia corto" della 6, cioè solo da largo Giardino invece che da piazzale Gioberti e solo fino a bivio Miramare invece che fino a Grignano. Ovvero: bivio di Miramare - viale Miramare (lungomare) - Barcola - viale Miramare - Roiano - piazza Libertà (stazione FS) - via Milano [via Ghega] - via Carducci - via Giulia. Diversamente dalla 6, non passa mai per il Porto Vecchio.

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 e con minime varianti.

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.

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 mirato e 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 (parcheggio della ex SP 35?), 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 sinuoso 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 solo in linea d'aria 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. Sarebbe anch'essa un'ottima alternativa alla cabinovia.

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 (a chiamata). Si potrebbe tutt'al più prolungare il tragitto a valle da piazza Libertà al Porto vecchio.

G51 già frequente e capillare ma deviabile 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 su ambo i lati 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.

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 prolungarne o deviarne 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.

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 e molto rapido.

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.

80 da Grignano a Campo Marzio?

Con l'orario estivo 2021 partì 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 fu soppressa e attualmente non è operativa.

In alternativa alla cabinovia quale accesso nord a Trieste dalla Costiera, 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 percorrere via Imbriani e piazza Oberdan all'andata e 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 prolungarlo.

Una 80 riattivata, stabilizzata, «raddrizzata» e prolungata diverrebbe una efficace alternativa alla cabinovia nell'accesso nord da Grignano alle rive.

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 veloce 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. Questo il tragitto:

Muggia - SP 14 (via di santa Barbara) - SP 15 (strada provinciale Farnei) - via Flavia di Stramare - via Flavia di Aquilinia - 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 passerebbe ogni 10 minuti. In pratica sostituirebbe, prolungherebbe e potenzierebbe la linea 20. Si differenzerebbe tuttavia dalla 6, dalla 36 e dalla 55, le quali percorrono l'intero viale Miramare da piazza Libertà (la 6 quasi sempre). In Porto vecchio coinciderebbe con la cabinovia, la quale costituirebbe quindi un inutile, impattante e dispendioso doppiopiede. O, detto altrimenti, la "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 andare da una località all'altra.

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 a pag. 66 della Relazione generale del PUMS leggiamo ancora che, *«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 (in pratica già esistente), 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 in auto, motorino o moto. Così 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 per agevolare il tracciato e i tempi di realizzo.

A pag. 67 della Relazione generale del PUMS 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 modale ad approfondimenti da compiere in appositi studi.

Nella seduta congiunta sul PUMS delle Circoscrizioni V, VI e VII 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 la 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 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 quotidiano 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 (o sperare) 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 nonché minore congestione viaria.

Autobus notturni a chiamata: un servizio che la cabinovia non garantirebbe

Il presidente di Trieste Trasporti Maurizio Marzi Wildauer annunciò il 15 febbraio 2023 in terza Commissione del Consiglio comunale che *«dopo Pasqua partirà un rafforzamento delle linee notturne»* degli autobus. "Il Piccolo" del 4 maggio ha inoltre riferito che il giorno precedente, sempre in terza Commissione, l'ingegnera Paola Capon ha dichiarato che *«c'è in piedi l'ipotesi di estendere il servizio a chiamata anche nelle ore notturne, fra le 22 e le 4 del mattino, un progetto che a breve sarà presentato congiuntamente assieme a Tt»*.

Pertanto a breve la Trieste Trasporti dovrebbe potenziare e personalizzare il servizio notturno, verosimilmente anche sulle linee dell'accesso nord. Cosa che la cabinovia non potrebbe offrire, operando solo di giorno. Di notte quindi gli autobus sarebbero concorrenziali rispetto alla cabinovia ancor più che di giorno.

Il sistema stradale di accesso nord non è così scarso

Nell'ambito della proposta di Variante 12, la Relazione ambientale a pag. 36 e la Sintesi non tecnica a pag. 13 affermano entrambe che Trieste *«è raggiungibile dal resto d'Italia soltanto attraverso tre infrastrutture viarie, che si sviluppano affiancate: la Strada Costiera (SR 14); il raccordo autostradale (RA 13), che porta dall'autostrada A4 alla Grande Viabilità Triestina (GVT), unica vera direttrice di ingresso alla città per il traffico proveniente dal resto della Penisola, e la strada provinciale del Carso (SP 1), destinata prevalentemente a un traffico locale»*.

Stranamente non citano però altre due arterie importanti nell'area: Strada del Friuli e l'ex Strada provinciale 35.

A pagina 39 la Relazione ambientale e a pag. 13 la Sintesi non tecnica aggiungono poi alle «tre direttrici principali» la «Zona di Ferneti-Slovenia». Come se il raccordo autostradale Ferneti-Opicina (RA 14) e Strada per Vienna - via Nazionale non fossero tra le direttrici principali di accesso nord a Trieste. Più esattamente di "accesso nord-est", mentre la SR 14, il RA 13, la ex SP 1 e la ex SP 35 potremmo definirli di "accesso nord-ovest". Ma pur sempre nord.

Verso Trieste l'asse Strada per Vienna - via Nazionale continua poi su Strada nuova per Opicina, via Bonomea, via Commerciale e salita a Conconello.

La Strada costiera, la ex SP 1, la ex SP 35, Strada per Vienna - via Nazionale, via Bonomea, Strada nuova per Opicina e salita a Conconello / via Commerciale sono arterie tanto importanti che vi passano alcune linee di autobus in ambo i sensi di marcia, mentre solo via Bonomea alta è a senso unico in salita per il traffico privato. Il sistema viario di accesso nord non è quindi così scarso e insufficiente da giustificare l'imprescindibile necessità della cabinovia. Andrebbe semmai gestito meglio. Ma non servono nuove infrastrutture di trasporto a impianti fissi per integrarlo.

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 "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 tuttavia resta solo 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.

Intanto sulla Costiera si verificano spesso incidenti, la cui gravità dipende dalla velocità dei mezzi coinvolti, a sua volta indotta dall'eccessiva larghezza della strada, dotata di banchine stradali laterali in teoria non utilizzabili né dai ciclisti né dai pedoni.

La conversione della Costiera in strada turistica con pista ciclabile bidirezionale determinerebbe – si immagina – un minore afflusso per quella via in città di veicoli privati a motore e, di converso, 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 fino alla fine o fino a Strada per Vienna, oppure l'ex Strada provinciale 1 e poi 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, rimarrà pur sempre una delle “penetrazione nord” di Trieste, in particolare per quanti da Sistiana volessero raggiungere gli stabilimenti balneari della riviera fino a Barcola.

Il previsto declassamento non interferirà però 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, molto frequentato anche perché gratuito.

Perciò l’ovovia non rappresenterebbe affatto né l’unico né il principale “accesso nord” una volta declassata la Costiera. Tantomeno quello miracolistico e taumaturgico di cui si favoleggia.

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

Viale Miramare, in quanto continuazione della Strada costiera verso il centro, 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 assecondare 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 un’ulteriore possibilità di immissione più avanti venendo dal centro? 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 del PUMS 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 di entrata al Porto Vecchio 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 sostenibile di viale Miramare.

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 comprensibile 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 di 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, a carreggiata invariata.

Però le Controdeduzioni alle osservazioni al Biciplan respingono a pag. 46 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». E 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, 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.

«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 a Trieste. 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, da ampliare, e ai ben cinque autosili da ricavare 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» servirebbero a tale scopo solo se collocate il più lontano possibile dalla città, meglio ancora se ai margini dell'ex provincia o persino al di fuori. Ma purtroppo non è questo ciò che il PUMS prospetta. Il combinato disposto della cabinovia e delle «cerniere di mobilità» di Trieste e Opicina calamiterebbe nuovo traffico, anziché allontanarlo. Un rimedio peggiore del male. Meglio non somministrarlo al paziente febbricitante.

Il PUMS, di cui la proposta di Variante 12 costituisce una prima parzialissima applicazione, dichiara di voler dirottare i viaggiatori dai veicoli privati al trasporto pubblico locale. Ma per farlo non distingue bene tra gli strumenti adoperati, ovvero «cerniere di mobilità» e «parcheggi di relazione».

Le «cerniere di mobilità» dovrebbero venir collocate solo fuori dai centri urbani per attirare e dirottare su vettori più sostenibili il traffico motorizzato privato, limitandone l'afflusso in città. Però quasi tutte quelle volute dal PUMS richiamerebbero ulteriori veicoli esterni, accrescendo il congestionamento, l'inquinamento atmosferico e acustico e l'incidentalità, con danno per gli abitanti.

Al contrario i «parcheggi di relazione» sarebbero un po' di destinazione e un po' residenziali, come spiega la Relazione generale. Quindi da porre in aree urbane ma periferiche. Logica vorrebbe che, quanto più i rispettivi rioni scarseggiano di parcheggi liberi, tanto più in tali future autorimesse crescesse la quota di stalli per residenti. L'attrezzaggio potrebbe essere naturalmente più semplice ed economico di quello delineato dal PUMS per le «cerniere di mobilità».

Invece le molte «cerniere di mobilità» immaginate a Opicina risultano disfunzionali e impattanti, mentre quella solo «turistica» di Monte Grisa sarebbe sporadica e dunque strutturalmente inefficace. Rendendo invece stabile quella prevista a Monte Grisa e istituendone una al valico di Ferneti si potrebbero calamitare automobilisti soprattutto dall'autostrada dirottandoli verso la città in modo più sostenibile. Senza bisogno di ovovie.

Bovedo: altri 300 posti auto attirerebbero nuovo traffico

Sul terrapieno di Barcola tra viale Miramare, l'area verde dello stesso, la Società velica *Barcola e Grignano* e i vecchi binari ferroviari, fu inaugurato il 4 ottobre 2018 il parcheggio gratuito a raso di Bovedo. Comprende ben 400 stalli per automobili, una cinquantina per moto e motorini e una ventina per camper. Occupa circa 10.000 metri quadrati. E' frutto di un investimento di 530.000 €, 330.000 dei quali a carico del Comune e 200.000 dell'UTI Giuliana, nell'ambito del progetto europeo «Civitas Portis». La Giunta Dipiazza lo presentò come «*il più grande polo intermodale gratuito della città*», grazie alle nuove fermate dell'autobus sui due lati limitrofi di viale Miramare. Nel 2020 si aggiunse una stazione di BicinCittà che offre bici condivise (bike sharing).

Il parcheggio, di proprietà comunale, è sempre aperto, videosorvegliato e illuminato nelle ore buie. Nell'aprile 2019 la Giunta Dipiazza ha concesso per tre anni al Consorzio Polo Sportivo Barcolano l'occupazione di suolo pubblico su 1.975 metri quadri, dove le associazioni consorziate hanno potuto depositare le loro attrezzature. Quale canone annuo, il Consorzio ha eseguito la manutenzione e la pulizia dell'intero parcheggio, nonché la vigilanza notturna tramite una guardia giurata. A fine settembre 2020 la Giunta ha concesso al Consorzio altri 220 metri quadri, in cambio della cura di tutte le aiuole e di nuove piantumazioni.

Il PUMS propone di ampliare ulteriormente tale mega-parcheggio, aggiungendovi 300 posti auto, per un totale di 700. I collegamenti intermodali sarebbero garantiti dalla 6, dalla 36 e dalla 55, dalla futura linea P_214, nonché dall'ovovia di progetto.

Le cartine della Relazione generale del PUMS a pagina 86 non indicano chiaramente dove si ricaverebbero i nuovi stalli, anche se la cartina in alto a sinistra sembra prolungare il parcheggio a sud sopra i binari abbandonati. Ma per poche decine di metri, insufficienti ad ospitare 300 auto.

La tavola 51 conferma tale ipotesi, minimalista e quindi inadeguata allo scopo. E non contempla aree di sosta nel parcheggio realizzato per ESOF 2020 presso la rotatoria di viale Miramare.

Però la tavola PO2 della Variante 6 al PRGC, smentendo sia la prima cartina di pagina 86 sia la tavola 51 della Relazione generale del PUMS, descrive come «S5 - Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto» sia quasi tutta l'area dei binari del Porto vecchio a sud sia l'area verde del terrapieno di Bovedo.

Il PRGC indica tuttavia come «S1 - Attrezzature per la viabilità e i trasporti» il parcheggio ex ESOF. Lì 300 stalli si potrebbero forse ricavare. Che sia quello il sito pensato dal PUMS per l'allargamento?

La Relazione generale del PUMS non considera poi che la stazione dell'ovovia, indicata dalla tavola 51 a cavallo tra il park Bovedo e il terrapieno e confermata dalla proposta di Variante 12, eliminerà diverse decine degli odierni 400 stalli. Pare impossibile dunque ricavarne altri 300 anche sfruttando il parcheggio ex ESOF.

L'ampliamento del parcheggio non potrà investire l'area verde del terrapieno, costituita da un rigoglioso boschetto, una "giungla" di piante più basse, un sentiero e un terreno spoglio parzialmente riempito da inerti. Tale area è cresciuta negli ultimi decenni sopra l'interramento artificiale, composto da materiali anche tossici. La tavola PO2 della Variante 6 la indica tutta come S5. Per la bonifica del terrapieno inquinato lato mare l'UTI Giuliana ha messo a disposizione del Comune già nel 2018 5 milioni e mezzo di euro, ma i lavori non sono ancora partiti.

Nell'aprile 2021 il sindaco Dipiazza si disse disposto a realizzare nel terrapieno una cittadella dello sport con due campi di padel, due di tennis e uno skatepark. Ipotesi poi approfondita e confermata. Quindi lì di spazio per allargare il park Bovedo non ve ne sarebbe.

I costi di investimento previsti dalla tabella della Relazione generale del PUMS a pag. 502 per la cerniera di mobilità di Bovedo sono ingenti: 1.500.000 € (Scenario 2025?) e 1.850.000 € (Scenario 2030?). Prima di spendere cifre tanto cospicue, non sarebbe più razionale e prudente aspettare di aver riempito in modo costante per tutto l'anno i 400 stalli realizzati nel 2018? Finora ne sono rimasti liberi parecchi, specie in autunno, inverno e primavera, nelle ore serali e notturne e nel settore meridionale.

Una grande «cerniera di mobilità» a Bovedo con al centro una voluminosa stazione della cabinovia attirerebbe nuovo traffico motorizzato da nord fino a lì, intasando ulteriormente il lungomare di Barcola, quando la stessa Giunta Dipiazza è d'accordo con la Regione nel declassare la Costiera a strada turistica, in modo da ridurre il numero di veicoli che vi transitano per raggiungere Trieste centro. Un controsenso.

Invece che una «cerniera di mobilità», a Bovedo non si potrebbe più ragionevolmente realizzare un «parcheggio di relazione» o di «rotazione», destinato cioè a un'utenza mista, con una maggiore componente locale e residenziale? Sarebbe anche più semplice, costerebbe meno e richiederebbe meno tempo. Intanto lì si potrebbe attrezzare un camper service dove spostare tutti i camper ora inopportuno parcheggiati in piazzale 11 Settembre. Al contempo si potrebbe accelerare la realizzazione nell'area del Porto vecchio e di Barcola dell'«Itinerario ciclabile 1» previsto dal PUMS/Biciplan.

Una «cerniera di mobilità» a Bovedo avrebbe ancor meno senso alla luce della cabinovia, che asseritamente dovrebbe evitare la calata in città di veicoli a motore dal settore nord-occidentale dell'altipiano e che proprio a tal fine prevede di ampliare l'attuale parcheggio lungo l'ex SP 35 a servizio della stazione di monte.

Le «cerniere di mobilità» andrebbero realizzate fuori dalla città per intercettare il traffico esterno e impedire che la raggiunga favorendo la diversione modale verso sistemi più sostenibili.

Al contrario i «parcheggi di relazione» o «a rotazione» andrebbero collocati in città per smaltire il traffico urbano, come quelli previsti dal PUMS a Campo Marzio e (infelicitamente) presso l'Università. Il park Bovedo dovrebbe per logica appartenere a quest'ultimo gruppo, tanto più dopo che la Costiera sarà divenuta finalmente «strada turistica». Oltre che i residenti e qualche turista, dovrebbe limitarsi a servire quanti vi giungessero in macchina dal centro.

Un «parcheeggio di relazione» anche in piazzale 11 Settembre?

Oltre che a Bovedo, si potrebbero attrezzare in zona altri due «parcheeggi di relazione», già esistenti ma di capienza minore, onde fornire al traffico sia locale sia cittadino un'area di sosta integrata più prossima alla riviera barcolana e intercettare un po' più a nord i veicoli provenienti dalla Costiera, evitando che procedano verso il centro.

Il «parcheeggio di relazione» più vicino a Bovedo potrebbe essere quello a raso di piazzale 11 Settembre / via Grilz, che ora offre un centinaio di stalli gratuiti per autoveicoli o camper e alcuni per motorini. Verso la pineta di Barcola è attiva inoltre una stazione di bici pubbliche condivise. E' anche presente una fermata dell'autobus con isola pedonale e pensilina. A pochi metri, nel giardino, c'è poi un bar con servizi igienici.

In estate i residenti del rione che non dispongono di un box, un garage o un posto auto riservato ovvero di un'area privata idonea alla sosta di un veicolo possono, previo rilascio di un unico contrassegno per nucleo familiare, accedere, transitare e parcheggiare il loro mezzo a tempo indeterminato e gratuitamente negli appositi stalli tracciati dal Comune in piazzale 11 Settembre tra il giardino Skabar e l'isola spartitraffico della fermata del bus. In queste aree destinate ai residenti vige il divieto di circolazione (accesso, transito e sosta) per tutti gli altri, eccetto i mezzi di soccorso, quelli utili alla pulizia della zona, quelli a servizio di persone con difficoltà di deambulazione e i taxi.

Piazzale 11 Settembre sembra dunque già sufficientemente attrezzato e normato per poter diventare anche ufficialmente un «parcheeggio di relazione». Tuttavia, per garantirvi unicamente la sosta a rotazione e per residenti, gli stalli fruibili dai camper andrebbero tutti spostati a Bovedo. Ne guadagnerebbe anche il decoro dell'area, che è a tutti gli effetti turistica.

Intercettare in via Beirut parte del traffico dalla Costiera

Nel 2018 la Scuola Internazionale Superiore di Studi Avanzati (SISSA), essendosi trasferita da Grignano in via Bonomea, mise a disposizione del Comune per un anno (rinnovabile) la sua autorimessa di via Beirut, dotata di 54 posti auto (18 nel seminterrato, 21 al piano terra e 15 al primo piano) più le aree di manovra e di accesso/uscita, sebbene non in uso esclusivo.

Quell'estate la Giunta Dipiazza, tramite la società «Esatto», offrì i 54 parcheggi a un prezzo prima intero e poi calmierato, ma nel secondo caso per i soli residenti nel Comune di Trieste. Visto il parziale insuccesso dell'iniziativa, nell'agosto 2019 offrì gli stessi parcheggi gratis a tutti. La struttura rimaneva aperta dalle 8 alle 19, con ingresso automatizzato e indicazione della presenza di posti liberi o meno, ovvero infomobilità. «Esatto» appose anche dei cartelli per segnalare l'esistenza del parcheggio sulla Strada Costiera, che dista solo 50 metri in salita.

Né la stampa né il sito del Comune hanno più fornito notizie a riguardo, ma l'esperienza soprattutto di fine estate 2019 indurrebbe a valorizzare ulteriormente quel prezioso anche se non grande autosilo, che potrebbe intercettare alcuni dei veicoli provenienti sia dalla Costiera verso Barcola o il centro sia dalla città verso Miramare e Grignano, oltre che il traffico locale.

Una volta lasciata la propria auto nell'autorimessa, ora l'utente ha a disposizione sulla via Beirut un solo marciapiede, stretto, malconcio e inadeguato. Proseguendo sulla destra può recarsi alla fermata della linea 6 in direzione Grignano. Oppure, dopo aver attraversato le strisce pedonali, inoltrarsi a sinistra sul marciapiede che da lì comincia, prendere il sottopasso pedonale, sbucare sul lato opposto della Costiera e raggiungere dopo una trentina di metri una fermata della stessa linea in direzione piazzale Gioberti.

Il futuro «Itinerario ciclabile 1 - del mare» del PUMS/Biciplan passerà lungo la Costiera in corrispondenza dell'incrocio con via Beirut, da dove partirà in salita l'«Itinerario 8 - dei vigneti». Questo raccordo ciclistico renderà il sito ancora più strategico. Sarebbe auspicabile installarvi una stazione di BicinCittà per incrementare e assecondare l'afflusso ciclistico.

Onde agevolare l'accesso pedonale all'autorimessa, bisognerebbe in primo luogo sistemare, allargare e alzare il marciapiede unico di via Beirut, realizzando altresì un attraversamento pedonale a raso ben segnalato e protetto subito prima della fermata del bus in direzione Trieste. Ciò tutelerebbe maggiormente i pedoni e costringerebbe i veicoli a moderare la velocità.

Opicina sud - ex SP 35: una stazione-parcheggio impattante

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 dell'ex 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 generale del PUMS 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 peggiora l'impatto ambientale di questa «cerniera di mobilità» prevedendovi pure la stazione di monte della cabinovia, un pilone di sostegno, l'allargamento e l'elevazione su due piani del parcheggio nonché l'inquietante sorvolo impiantistico della ex SP 35. Tale edificazione intaccherebbe anche una dolina tutelata e i probabili imbocchi di cavità carsiche non censite.

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 Relazione Viabilità risolve il problema, trascurato dal PUMS, mediante due bus navetta: uno per l'altipiano nord, l'altro per l'altipiano sud.

Invece di costruirvi la stazione di monte dell'ovovia, si potrebbe servire meglio l'attuale parcheggio e la prevista «cerniera di mobilità» posizionando una fermata della linea 4 possibilmente su ambo i lati della strada o quantomeno sull'adiacente via Campo Romano (da raggiungere tramite un attraversamento pedonale). Ma forse nemmeno ciò basterebbe, vista la scarsa frequenza della linea. Bisognerebbe aumentarla.

In alternativa si potrebbe mettere a disposizione gratuita 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. Oppure si potrebbe abbreviare il percorso (o sdoppiarlo) tagliando per salita a Conconello e via Commerciale. Tale servizio potrebbe eventualmente diventare una linea 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. Tra il parcheggio e il distributore basterebbe un più semplice e meno dispendioso attraversamento pedonale protetto, che avrebbe anche il vantaggio di moderare la velocità dei veicoli, spesso elevata.

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 l'eccessiva larghezza, favorisce la guida spericolata 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.

Si consideri però che lungo quel tratto della ex SP 35 dovrebbe passare anche l'itinerario ciclabile 7.

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 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 Gretta, Roiano, viale Miramare e piazza Oberdan.

Servirebbe una linea più diretta e frequente per Opicina e Trieste: la 2/ e/o la 64, con capolinea Ferneti e Porto vecchio, prolungabili fino a Barcola o a Grignano tramite il Porto vecchio?

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. Quasi a limitarne e sminuirne la portata, ne sottolinea la «valenza turistica», 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 lì 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 ad 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 basata cioè sull'uso del mezzo privato.

Sarebbe una 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 ai pannelli a messaggio variabile, 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 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 anche 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.

Ignorati gli Itinerari ciclabili come alternativa sostenibile

La proposta di Variante 12 sottovaluta la ciclabilità come alternativa sostenibile ai veicoli privati a motore endotermico per l'accesso nord a Trieste e in particolare al Porto vecchio.

Eppure il PUMS/Biciplan prevede nove Itinerari ciclabili, sebbene solo tre dei quali «prioritari» ovvero da realizzare entro il 2025, mentre gli altri sei sarebbero tutti «secondari», ossia da realizzare con comodo entro il lontano 2030.

Quattro di questi Itinerari interesserebbero l'accesso nord alla città, uno dei quali anche il Porto vecchio. Quest'ultimo sarebbe anche l'unico «prioritario».

I quattro Itinerari ciclabili riguardanti in qualche modo la proposta di Variante 12 sarebbero:

- l'Itinerario 1 - «Itinerario del mare», «prioritario» e composto di un tratto esistente di 6,81 km e di uno di progetto di 21,80 km;
- l'Itinerario 6 - «Itinerario del Panorama», «secondario» e formato da 0,35 km esistenti e 6,73 km di progetto;
- l'Itinerario 7 - «Itinerario del Carso», una «via verde» di 17,52 km tutti già esistenti;
- l'Itinerario 8 - «Itinerario dei vigneti», «secondario» e lungo 7,3 km tutti di progetto;
- l'Itinerario 9 - «Itinerario Borgo Teresiano», «secondario» e composto di soli 0,37 km esistenti e di 0,81 km di progetto.

Itinerario 1: il più lungo

L'Itinerario 1, il più lungo in assoluto, andrebbe dalla Strada costiera fino a Muggia. Si suddividerebbe in 1 A e 1 B. Il tratto riguardante la proposta di Variante 12 sarebbe ricompreso solo nell'1 A e ne costituirebbe il settore più settentrionale, ovvero: la Strada costiera, viale Miramare e il Porto vecchio. La Strada costiera è extraurbana e di competenza regionale, mentre viale Miramare e la viabilità interna al Porto vecchio sono strade urbane di competenza comunale. Pertanto la Regione si occuperebbe della ciclabile lungo la Strada costiera, mentre il Comune in viale Miramare e Porto vecchio, oltre che nel restante territorio comunale.

La Relazione del Biciplan a pag. 75 rileva che l'Itinerario 1 «*fa parte della Ciclovia Venezia - Lignano Sabbiadoro - Trieste e svolge quindi la duplice funzione di collegamento nazionale e di distribuzione all'interno della Città, oltre che il congiungimento ciclabile con Muggia e con Sistiana*». Quindi un'arteria ciclabile della massima importanza, su cui bisognerebbe puntare per un accesso nord meno insostenibile a Trieste e al Porto vecchio. Ma la Variante 12 la trascura.

In Porto vecchio l'itinerario 1 A presenterebbe punti critici

Secondo gli allegati 51 e 52 del PUMS, da piazza Duca degli Abruzzi l'Itinerario 1 A entrerebbe in Porto vecchio attraverso l'attuale parcheggio del Molo IV e procederebbe lungo lo stradone destinato a diventare a senso unico verso il centro. Al primo incrocio vi si innesterebbe poi il futuro Itinerario 9.

La Relazione del Biciplan dice a pag. 83 che il percorso ciclabile interno al Porto vecchio, ovvero dell'Itinerario 1 A, andrebbe a «*sostituire la previsione del Comune lungo viale Miramare tra la stazione e Barcola, di problematica attuazione*».

Ma sia le Controdeduzioni al Biciplan sia le cartine degli allegati 51 e 52 recepiscono le richieste dell'associazione FIAB Trieste Ulisse di mettere in sicurezza e dare continuità e bidirezionalità alla parte della ciclabile di viale Miramare da Roiano alla stazione ferroviaria. Pertanto l'Itinerario 1 A si biforcherà tra un ramo in Porto vecchio e quello parallelo in viale Miramare.

Circa il ramo interno al Porto vecchio, la Relazione a pag. 83 spiega poi che «*si è ipotizzata una ciclabile bisenso lungo la corsia lato mare, di maggior appetibilità per i ciclisti e più protetta, piuttosto che le due corsie separate, a lato delle due carreggiate*».

In realtà, come si può vedere dalle cartine degli allegati 51 e 52 del PUMS, la ciclabile si estenderebbe lungo il primo stradone interno del Porto vecchio, non sul fronte mare.

Poi girerebbe tre volte a sinistra con angolo di 90 gradi: una prima volta al termine dello stradone, all'imbocco nord dell'Adriaterminal; una seconda volta dopo aver percorso lo stradone successivo, nello slargo della centrale idrodinamica; una terza volta dopo essere confluito nell'odierna pista ciclabile monodirezionale sul lato mare dello stradone, sull'attuale parcheggio asfaltato prima della rotatoria.

Da lì percorrerebbe la non larga strada interna tra magazzini. Quindi proseguirebbe avendo ad est i vecchi binari in disuso e a ovest l'ingresso del bagno Ferroviario. Infine passerebbe tra il parcheggio Bovedo e l'ipotetica stazione di monte dell'ovovia a est e il terrapieno a ovest.

Nello slargo della centrale idrodinamica l'odierna carreggiata presenta una corsia su ciascun senso di marcia. Per far posto alla pista ciclabile bisognerebbe quindi spostare la carreggiata verso la piazza ora pedonale.

Resta da capire dove sarebbe realizzata la pista monodirezionale in senso contrario sullo stradone di fronte al Trieste Convention Center: nell'attuale percorso pedonale? O si vorrà considerare bisenso quella odierna, che però sarebbe stretta?

No al sovrappasso ciclabile del ponte ferroviario di viale Miramare!

Gli allegati 51, 52 e 69 del PUMS indicano che una diramazione dell'Itinerario 1 A interno al Porto vecchio dallo slargo proseguirebbe lungo lo stradone che costeggia a est la centrale idrodinamica e a ovest il Trieste Convention Center. Quindi piegherebbe di 90 gradi a est tra la centrale idrodinamica e la sottostazione elettrica.

Da lì un ardimentoso «*sovrappasso ciclabile via Udine // Porto Vecchio*» sorvolerebbe prima la futura ovovia e poi il ponte ferroviario per collegare i due rami paralleli dell'Itinerario 1 A, quello cioè del Porto vecchio e quello di viale Miramare.

La Relazione del Biciplan omette di parlarne. Ma un'opera pubblica tanto eccentrica avrebbe certamente un'altezza, un impatto paesaggistico e un costo notevoli. Che senso avrebbe, visto che la vicina rotatoria di Porto vecchio permetterebbe una comoda connessione a raso tra i due rami ciclabili, senza soluzioni futuristiche?

Perché spendere soldi pubblici e creare disagi di cantiere per un'opera superflua che nessuno chiede? Come potrebbe la Soprintendenza permetterla, avendo già prescritto all'eventuale cabinovia di non superare i tetti degli edifici del Porto vecchio?

In viale Miramare no alla pista su marciapiede, sì alle corsie ciclabili

L'aver recuperato nelle Controdeduzioni alle osservazioni al Biciplan la ciclabile di viale Miramare non equivale a spiegare come andrà risistemata.

Quella odierna è in pratica una pista monodirezionale su marciapiede, che si affianca al percorso pedonale ma si interrompe clamorosamente in vari punti. Per giunta manca proprio nel tratto dove la si dovrebbe collegare tramite sovrappasso ciclabile al ramo dell'Itinerario 1 A interno al Porto vecchio. Dopo il ponte ferroviario riappare, ma sul marciapiede opposto, impossibile da raggiungere in quel punto.

Discontinuità, ristrettezza, prossimità ai pedoni e monodirezionalità di questa pista riservata sul marciapiede scoraggiano i ciclisti dall'usarla. Molti di loro preferiscono infatti circolare sulla carreggiata o sulla banchina stradale di viale Miramare, laddove esistente.

I lavori minimalisti effettuati dal Comune su alcuni tratti della ciclabile in viale Miramare l'hanno solo un po' risistemata, ma senza risolvere il problema alla radice.

Poiché il PUMS ventila nello Scenario 2025 di realizzare in viale Miramare corsie preferenziali per la «linea di forza Muggia-Bovedo» (che attraverserebbe il Porto vecchio), tale direttrice andrà comunque riallestita a breve, almeno dalla rotonda a Bovedo.

La progettazione della «linea di forza» andrebbe accompagnata e integrata a quella del ramo di viale Miramare dell'Itinerario 1 A. Il ripensamento dell'intera sede stradale potrebbe portare a un abbandono dell'attuale infelice pista ciclabile, alla restituzione dei marciapiedi ai pedoni, a un allargamento in particolare di quelli sottostanti il ponte ferroviario e ad una suddivisione della carreggiata, ovunque lo spazio lo consenta, in due corsie per senso di marcia: una a destra per il trasporto pubblico e una a sinistra per tutti gli altri veicoli ma con precedenza alle bici quando ci fossero. Tale riarticolazione dello spazio stradale costringerebbe a ridurre la velocità a 30 km/h, il che risulterebbe salutare da ogni punto di vista.

Quella di viale Miramare potrebbe perciò trasformarsi da pista ciclabile riservata su marciapiede ma discontinua in corsia ciclabile continua su carreggiata, se davvero si vuole che assolva efficacemente la funzione di principale accesso nord ciclabile al centro favorendo la diversione modale. Altrimenti servirebbe a poco, come oggi.

Per giunta l'ovovia sorvolerebbe per ben tre volte la pista ciclopedonale di viale Miramare: prima della rotonda, dopo la rotonda e a lato della stazione di Bovedo. Inoltre sorvolerebbe una volta il ramo dell'Itinerario 1 A interno al Porto vecchio, accanto alla linea di costa prima del park Bovedo. In tutti e quattro i casi metterebbe potenzialmente a rischio l'incolumità dei ciclisti che vi passassero sotto, suscitando comunque in loro legittima apprensione.

La pista ciclopedonale su marciapiede a Barcola sarebbe pericolosa

La Relazione del Biciplan spiega a pag. 84 che *«l'itinerario, una volta superato il Porto Vecchio, prosegue, in guisa di percorso ciclopedonale, lungo il marciapiede lato mare del Viale Miramare»*.

Come ci mostrano le cartine degli allegati 51 e 52, il ramo dell'Itinerario 1 A interno al Porto vecchio passerebbe ai bordi del parcheggio Bovedo verso il terrapieno, subito dietro la costruenda stazione di monte dell'ovovia, per ricongiungersi con il ramo esistente in corrispondenza dell'incrocio con il tratto interno di via Boveto sul lato del Saturnia.

Come avverrebbe tale interconnessione, visto che il marciapiede costeggiante la sede del Saturnia è stretto e intralciato da pali della luce, semafori e postazioni telefoniche specie accanto all'incrocio con il tratto di via Boveto che conduce al parcheggio?

La Relazione generale del PUMS a pag. 169 afferma che *«nel tratto di viale Miramare tra Bovedo e la Pineta di Barcola è necessario un lieve restringimento per inserire la ciclabile bidirezionale che, uscendo dall'area di Porto Vecchio, deve necessariamente passare lato mare sul marciapiede esistente da allargare»*.

Ma la pista bidirezionale sul marciapiede in quel lungo tratto sarebbe alquanto infelice, sia per il pericoloso accostamento di pedoni e ciclisti sia per l'inadeguatezza dell'attuale marciapiede, che dall'incrocio con via Boveto a quello con via Grilz presenta anche pali della luce, dell'autobus e dei segnali stradali, nonché alberature, pensiline e un sottopasso pedonale. Non basterebbe allargare il marciapiede per garantire maggiore sicurezza e comodità.

Vi si farebbero passare le bici con o senza qualche elemento separatore dagli attigui pedoni?

Si creerebbe poi l'attraversamento pedonale e ciclabile mancante per collegare il marciapiede dove termina l'odierna pista ciclopedonale al marciapiede prospettante il Saturnia? Oppure no?

Quanto al tratto successivo la Relazione del Biciplan dice:

Questo percorso continua alle spalle del parcheggio di piazzale Kennedy, nonché della pineta, fino a prevedere un attraversamento per portarsi sul lato monte di viale Miramare; il punto ove effettuare questo cambio di lato è stato individuato in corrispondenza dell'attuale struttura pedonale protetta dalle isole spartitraffico (Fig. 10). Dopo un breve tratto, tra la fine della pineta e questo attraversamento, l'itinerario segnalato lascia così gli spazi alla Riviera e diventa motivo di recupero, con una riqualificazione adeguata, di tutto il percorso dal lato opposto.

L'itinerario 1 A passerebbe dunque lungo il marciapiede in porfido retrostante la pineta? Senza divisorio? Cioè sottraendo spazio ai pedoni e mettendoli ancora una volta a rischio, specie quando sono più numerosi, come d'estate e nei giorni festivi?

Perché non creare invece "corsie ciclabili" ai sensi del Codice della strada in ambo i sensi marcia di tutto viale Miramare? Ciò costringerebbe ad abbassare il limite di velocità a 30 km orari, con riduzione dell'inquinamento sia atmosferico sia acustico, tanto più che ci troviamo in un'area balneare e turistica. I benefici sulle componenti aria, popolazione e salute sarebbero cospicui.

La pista voluta dal Biciplan si trasferirebbe sul lato monte poco sopra la pineta di Barcola. Quindi tra la pineta e le strisce pedonali percorrerebbe il marciapiede strettino del lato mare che nella bella stagione è stracolmo da bagnanti e passanti: un'insidia da evitare assolutamente.

Quanto al doveroso recupero del lato monte, come potrebbe avvenire con una pista lungo un marciapiede stretto su cui si affacciano anche bar e altri locali? Tant'è che già oggi i ciclisti solitamente transitano sulla carreggiata, dimostrando con ciò che quella pista è inutile. E ciò va a discapito della sicurezza sia loro sia di tutti gli altri conducenti.

Poiché l'itinerario 1 A costituirebbe parte dell'EuroVelo8 e congiungerebbe l'Alpe Adria Trail alla Parenzana, non può certo essere allestito con sciattezza e approssimazione, tanto meno nel tratto più turistico della città. Sarebbe l'ennesima resa al mito della velocità e delle automobili.

Pista ciclabile sulla Strada costiera: un'alternativa sostenibile alla cabinovia

Leggiamo a pag. 85 della Relazione del Biciplan:

Il percorso prosegue lato monte da Barcola al bivio di Miramare, per passare poi lato mare, che evidenzia già oggi maggiore spazio. In corrispondenza del Centro di Fisica Teorica, dal primo innesto di via Beirut, si diparte sulla destra l'itinerario B08.

Le cartine degli allegati 51 e 52 del PUMS mostrano questo secondo passaggio poco prima dell'incrocio tra la Strada costiera e via Beirut. Lì però ora manca un attraversamento pedonale, che sarebbe comunque benefico anche solo per i pedoni.

La Relazione del Biciplan a pag. 86 presenta così il tratto successivo:

A nord di Miramare l'ipotesi progettuale prevede la necessità di studiare approfonditamente le migliori opportunità, a seconda dei tronchi, nella scelta del lato lungo il quale posizionare la ciclovia. In particolare, nel tronco alle spalle di Grignano, si prevede che essa sia a mare.

In ogni caso, la presenza di più attraversamenti pedonali protetti lungo tutto il tratto compreso tra il Centro di Fisica Teorica e l'innesto di via Grignano risulta opportuna in modo da rendere le velocità maggiormente controllate in una zona che peraltro presenta vari accessi laterali nonché l'immissione sulla S.S.14 di via Livia, che raccorda via del Pucino.

A Grignano neanche il marciapiede della Strada costiera lato mare è largo, specie in alcuni tratti. Lo si farà condividere da ciclisti e pedoni in nome della mobilità sostenibile? Senza neppure allargarlo? E nelle due gallerie, dove si restringe ancora di più, come passerebbero pedoni e ciclisti?

La Relazione del Biciplan conclude:

Si ritiene necessaria una complessiva ristrutturazione della Strada Costiera, e la sua trasformazione in strada turistica, fino alla Località di Sistiana. 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.

Bene gli auspici. Ma il PUMS non prevede di convertire la Costiera a strada turistica già nello Scenario 2025. Tutto rimane cronologicamente nel vago.

Il paragrafo 14.2 della Relazione generale del PUMS riporta quattro sezioni tipo «*per l'inserimento della ciclabile lungo la strada costiera*». L'intenzione è di realizzare sul lato mare una pista bidirezionale larga 3 metri, affiancata verso il mare da una protezione di mezzo metro con parapetto e verso la carreggiata da una siepe bassa larga mezzo metro. Tra la siepe e la corsia stradale in direzione Trieste vi sarebbe inoltre una banchina larga mezzo metro. Un'altra banchina stradale, larga addirittura un metro, verrebbe posizionata sul lato monte della strada.

Ricordiamo che le banchine stradali sono inutili perché teoricamente intransitabili, ma aumentano la larghezza effettiva della carreggiata invogliando i veicoli motorizzati a correre, con il conseguente rischio di incidenti. Sulla Costiera sono infatti numerosi e spesso anche gravi.

Solo dove la strada fosse più larga, tra la siepe e la carreggiata si ricaverebbero dei parcheggi in linea larghi appena 2,20 metri.

Il principale difetto progettuale è che si restringerebbe troppo poco la carreggiata, mantenendola larga sempre 3,25 m: troppi per una strada turistica. Il limite di 50 km orari rischierebbe di rimanere teorico. Si potrebbe invece tranquillamente adottare per le due corsie il minimo di legge, che è di 2,75 m, onde conservare comunque l'irrinunciabile linea di mezz'ora.

Non volendo restringere la carreggiata al minimo necessario, quel progetto di massima allargherebbe la Strada costiera in alcuni punti con interramenti e impalcature, posizionando tratti di pista ciclabile sopra queste strutture artificiali che abbruttirebbero il paesaggio. Così la Costiera perderebbe parte del suo fascino derivante dalla sua naturalità con la roccia viva affiorante. Un'eventualità da scongiurare, abolendo appunto le due superflue banchine stradali e restringendo le corsie a 2,75 ciascuna.

A quel punto resterebbe forse spazio, almeno in alcuni tratti, per ricavare un percorso pedonale o marciapiede panoramico largo possibilmente un metro e mezzo sul lato mare della Strada costiera, a fianco della futura pista ciclabile bidirezionale e con parapetto protettivo esterno. Sarebbe una splendida passeggiata con vista sul golfo, a formidabile valenza turistica, ma appetibile anche per tanti triestini specie d'estate e nei fine settimana. Un «corridoio di mobilità dolce» protetto che incentiverebbe a usare i piedi, invece di un qualche veicolo, per godersi la natura.

Il 1° luglio 2022 la Giunta regionale ha approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica nazionale Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia, lunga 278 km (collegamenti intermodali esclusi), di cui 160 in Friuli Venezia Giulia. E' una delle dieci ciclovie turistiche nazionali previste dalla legge 208/2015.

Nel settore pertinente al Friuli Venezia Giulia, coincide con la ciclovia FVG 2 della Rete di interesse regionale. A livello nazionale costituisce un tratto della Venezia-Parenzo e per questo viene finanziata anche con i fondi del PNRR.

Il tratto regionale è stato suddiviso in tre tronchi. Il primo, di 40 km, attraverserà i Comuni di Muggia, San Dorligo, Trieste e Duino-Aurisina. Nei documenti approvati dalla Giunta si dice tra l'altro che «*il percorso prosegue su una pista esistente da riqualificare lungo Viale Miramare, parallela alla strada costiera*». Perciò si conferma l'infausta scelta della mini-pista su marciapiede lato monte del lungomare di Barcola a partire da un attraversamento pedonale. Poi ci sarà un «*affiancamento alla strada costiera, laddove c'è lo spazio necessario, dopo di che la pista di progetto verrà realizzata a sbalzo fino ad arrivare al confine con il comune di Duino-Aurisina*».

L'assessorato regionale alle Infrastrutture e Territorio aveva allora reso noto che rimaneva ancora da valutare l'impatto della ciclovia sul paesaggio. Perciò il piano regionale non escludeva la soluzione alternativa di un itinerario interno da raccordare poi con la pista ciclopedonale Cottur.

Al bivio di Miramare inizia il centro abitato di Trieste. A nord si diparte la Strada costiera, a sud viale Miramare. L'una di competenza regionale, l'altra comunale. Se l'intero centro abitato di Trieste adottasse il limite legale di velocità di 30 km orari su tutte le strade definite come urbane, a quel bivio potrebbe terminare la pista ciclabile bidirezionale della Strada costiera e iniziare una nuova viabilità urbana finalmente sostenibile che consentirebbe alle bici di circolare sulla carreggiata senza più esporsi agli attuali rischi e senza intralciare troppo il traffico restante. A carreggiata invariata, e dunque non considerando possibili avanzamenti della linea di costa, l'ideale sarebbe sopprimere tutti i parcheggi e i cassonetti laterali e destinare su ambo i sensi di marcia la corsia di destra a bus e taxi e quella di sinistra ai veicoli privati, bici comprese. Se poi in tale corsia di sinistra si potesse ricavare una corsia ciclabile con diritto di precedenza per le bici, si favorirebbe ancora di più una mobilità ciclistica ordinata e sicura.

La ciclovia FVG 2, una volta percorsa la Strada costiera su pista ciclabile, da Barcola potrebbe diventare una "ciclovia diffusa" nell'intera area urbana, per riprendere come pista ciclabile autonoma in Comune di Muggia solo fuori dai rispettivi centri abitati.

Una pista ciclabile bidirezionale lungo la Costiera risagomata come "strada turistica" con limite di 50 km orari e ristretta al minimo di legge, possibilmente senza intaccare il paesaggio e ricavando anche un percorso pedonale, il trasporto pubblico potenziato lungo tutta la Costiera, il parcheggio di relazione di via Beirut e poi dal bivio di Miramare l'ingresso in una "città 30" più a misura umana costituirebbero una valida alternativa di mobilità sostenibile alla cabinovia per l'accesso nord a Trieste, accanto alle altre possibili, favorendo bici, autobus, taxi e pedonalità al posto dei veicoli a motore endotermico.

Si eviterebbe in tal modo anche un notevole esborso di denaro pubblico e disagi di cantiere.

6: in via Nazionale eliminare la pista ciclopedonale e creare corsie ciclabili

Il PUMS/Biciplan prevede che l'Itinerario ciclabile 6 si snodi per 6 chilometri e 730 metri su tutta via Alfonso Valerio dal distributore Eni (leggermente a valle dell'edificio H2) e poi su Strada nuova per Opicina fino alla rotatoria di Opicina tra la ex Strada provinciale 35 e sul marciapiede di via Nazionale in direzione Opicina fino al quadrivio. Dunque un tracciato in parte urbano (via Valerio bassa, via Nazionale) e in parte extraurbano (via Valerio alta, Strada nuova per Opicina).

L'Itinerario 6 viene interamente qualificato come «secondario» benché la stessa Relazione del Biciplan ammetta a pagina 98 che nel suo tratto inferiore su via Valerio e Strada nuova per Opicina «riveste l'importante funzione di collegare, innanzitutto, la cerniera di mobilità di cava Faccanoni alla cerniera di mobilità dell'Università».

Inoltre il PGTU definisce via Alfonso Valerio e Strada nuova per Opicina viabilità principale. Come si può dunque declassare l'Itinerario 6 a «secondario» in base alla Legge 3/2018?

La Relazione del Biciplan spiega a pagina 99:

Il tratto cava Faccanoni - Opicina è invece dedicato in modo prevalente ad un'utenza turistica e più "sportiva", in quanto copre un dislivello di circa 250 m. Così come per il tratto precedente, si tratta di ricavare due corsie ciclabili monosenso, restringendo di poco le corsie di marcia e sfruttando le banchine stradali. La presenza delle corsie ciclabili, che vanno adeguatamente protette mediante separatore fisico dalle corsie di marcia, e il modesto restringimento che si verrebbe ad operare su quest'ultime potrebbero anche rappresentare degli elementi mitigatori di certe velocità eccessive che vengono tenute su di una strada che, in condizioni meteorologiche avverse, non è scevra da pericoli oggettivi derivanti dalle numerose curve presenti.

Il testo parla di «corsie ciclabili», ma le descrive come fossero piste ciclabili su sede propria separata dalla carreggiata. Così dovrebbero essere, insistendo su una strada extraurbana larga e con limite di velocità superiore a 30 km/h. Di spazio per una pista ciclabile bidirezionale ce ne sarebbe. E forse ne rimarrebbe anche un po' per un marciapiede almeno nei tratti prossimi alle case.

Comunque anticipare al 2025 l'Itinerario 6 consentirebbe di mettere in sicurezza la relativa viabilità ordinaria, rendendola più sostenibile. Un motivo in più per non dilatare i tempi.

La Relazione del Biciplan a pagina 99 rileva che «il tratto terminale, dall'Obelisco di Opicina all'intersezione a rotatoria, dove questo itinerario incontra il B07, coincide con la pista ciclopedonale già realizzata». Ma quel tratto di via Nazionale è una pista ciclopedonale bidirezionale ricavata su un marciapiede che, pur essendo abbastanza largo, non lascia ai pedoni alcuno spazio separato e protetto. Una situazione promiscua, che potrebbe diventare ancora più insidiosa per i pedoni una volta che, completato l'intero Itinerario 6, aumentasse il numero dei ciclisti transitanti.

Non sarebbe meglio sopprimere la pista ciclopedonale, restituire il marciapiede interamente ai pedoni, abbassare il limite di velocità sulla carreggiata a 30 km orari e convertire in ciclabili entrambe le corsie di marcia dando così il diritto di precedenza alle biciclette come da Codice della strada? Il limite di 30 km/h sarebbe lecito perché quella, benché principale, è una via interna al centro abitato di Opicina, dunque urbana. E la riduzione del limite avrebbe numerose altre ricadute benefiche, come la riduzione dell'incidentalità e dell'inquinamento atmosferico/acustico.

In via Valerio piste o corsie ciclabili?

Il 12 aprile 2021 scrissi all'arch. de Walderstein, responsabile Strade e Verde pubblico del Comune, chiedendogli di inserire nel progetto definitivo per la «Messa in sicurezza dell'asse viario di via Valerio» il relativo tratto dell'Itinerario ciclabile 6. Non ebbi risposta.

Il progetto, redatto dalla società incaricata Atec Engineering Srl, finanziato dalla Regione con 600.000,00 € tramite l'ex Uti Giuliana e approvato da de Walderstein il 19 marzo 2021, si estendeva per meno di un chilometro fra il Dipartimento di Scienze chimiche e farmaceutiche e via Weiss. Doveva venir attuato fra il 30 giugno 2021 e il 30 giugno 2022 in 250 giorni naturali e consecutivi, ossia circa 8 mesi. Ma stranamente non includeva l'Itinerario ciclabile 6 previsto dal PUMS/Biciplan...

Eppure già il Piano Generale del Traffico Urbano del 2013 indicava un «itinerario o pista ciclabile con funzione urbana» in via Valerio tra l'edificio H2 e via Weiss.

Il Piano Regolatore Generale Comunale del 2016 riprendeva pari pari questo tracciato.

Mettere in sicurezza un ampio tratto di via Valerio entro il 30 giugno 2022 senza realizzare il corrispettivo tratto dell'Itinerario ciclabile 6 avrebbe significato dover poi disfare quasi tutte le opere viabilistiche appena fatte e rifarle per comprenderlo. Ovvero sprecare inutilmente denaro pubblico, tempo, lavoro e risorse materiali, causando altresì disagi aggiuntivi alla circolazione e ai frontisti, dovendo rimodulare quasi dappertutto l'intera sede stradale.

Secondo il Biciplan, ogni pista ciclabile monodirezionale dovrà avere una larghezza di un metro e mezzo (riducibile a un metro solo per brevi tratti). Tra la pista e la carreggiata inoltre dovrà venir posto un cordolo protettivo largo mezzo metro. Quindi, per realizzare su quel tratto di via Valerio due piste ciclabili monosenso più due cordoli, si dovrebbero ricavare in tutto ben 4 metri.

Molto più semplice e meno costoso sarebbe rendere ciclabile il tratto urbano di via Valerio, abbassandovi il limite di velocità a 30 km/h e istituendovi «corsie ciclabili» in ambo i sensi di marcia. Ovviamente ciò avrebbe ricadute benefiche generali sulla circolazione. Sarebbe una scelta più sostenibile, anche per non compromettere il previsto allargamento dei marciapiedi. Quello sì fondamentale e irrinunciabile per consentire un percorso pedonale sicuro e comodo tra i due poli universitari.

Ma il Biciplan, commissionato dalla Giunta Dipiazza, prevede lì due piste monodirezionali...

Sostenni che sarebbe stato più economico e razionale inserire subito nel progetto il tratto corrispondente dell'Itinerario ciclabile 6, invece che fare, disfare e rifare.

Il cantiere per la «Messa in sicurezza dell'asse viario di via Valerio» non è mai partito e della questione non si era più saputo nulla. Ma il 25 aprile 2023 «Il Piccolo» ha riferito che, dopo lunghi ripensamenti, la Giunta comunale ha approvato un nuovo progetto da 600.000 euro che tra il Dipartimento di scienze chimiche-farmaceutiche e l'imbocco dell'ex Opp prevede una «*corsia ciclabile*» (non dunque una pista ciclabile?) e sul lato destro in direzione Opicina un marciapiede e «*la sede ciclabile*», mentre sul lato sinistro un percorso pedonale indicato dalla sola segnaletica orizzontale a terra, una fascia di parcheggi e la manutenzione del muro di sostegno assai ammalorato. I lavori dovrebbero durare 270 giorni.

Non è chiaro tuttavia come si potrà realizzare una «corsia ciclabile» in ambo i sensi di marcia di una via con limite di velocità a 50 km orari. Infatti il Codice della strada all'art. 2 comma 3 prescrive per le «strade urbane ciclabili» il limite di 30 km orari. Vedremo.

Pista o corsia ciclabile, sarebbe comunque un tratto più sostenibile dell'accesso nord (più esattamente nord-est) alla città.

Prolungare l'Itinerario ciclabile 7 verso Prosecco e la Costiera

Anche l'Itinerario 7 - del Carso è programmato appena nello Scenario 2030. Come spiega la Relazione del Biciplan a pagina 100, «*ricalca il tracciato dell'Ipotesi B "Carsica" della ciclovia FVG2 Muggia - Lignano ed è già finanziato*» e «*il Biciplan pertanto lo recepisce, in armonia con le scelte e le tipologie già operate a livello di progetto definitivo-esecutivo*». Motivo in più per anticipare l'Itinerario 7 dallo Scenario 2030 allo Scenario 2025. Perché aspettare?

Il percorso comprenderebbe tratti urbani ed extraurbani, su strade e su sterrati.

La Relazione del Biciplan dice che «*esso collega l'itinerario B04 e quindi la località di Draga S. Elia - S. Lorenzo (vi è un limitato tronco di raccordo che utilizza parzialmente la S.P. 22 e in parte una strada forestale a fondo naturale) a Opicina, passando per Basovizza, la sede del Sincrotrone, l'Area science Park, con deviazione per Padriciano e Trebiciano*».

Sulle tavole e le cartine del PUMS/Biciplan non si vedono le deviazioni per Padriciano e Trebiciano. Si nota invece che il percorso è tortuoso e non collega tra loro Basovizza, Padriciano, Trebiciano e Gropada. Lì avrebbe dunque solo una funzione escursionistica e turistica. Però connette Basovizza con Banne e Opicina, offrendo un'alternativa ciclistica su percorsi quotidiani di residenti e non. Perché non offrirla anche tra Basovizza, Padriciano, Trebiciano e Gropada?

Già ora peraltro una pista ciclabile su asfalto unisce Trebiciano al paese sloveno di Orlek. Prolungando l'itinerario 7 fino a lì si potrebbe servire anche un'utenza trans-frontaliera.

Sulla Relazione del Biciplan a pag. 100 leggiamo poi:

Da Opicina il percorso raggiunge Borgo Grotta Gigante e successivamente varie località Carsiche fino ad arrivare a Sistiana. Per l'attraversamento di Opicina e il tratto che giunge a Borgo Grotta Gigante sono state proposte più alternative nell'ambito dello studio della ciclovvia Muggia-Lignano.

In realtà le tavole e le cartine disponibili mostrano che l'itinerario 7 piega dall'ex Strada provinciale 35 in prossimità di Villa Carsia a nord-est lungo via dei Papaveri e via dei Fiordalisi. Poi si divide in due rami: uno a nord-ovest lungo via di Prosecco (ex Strada provinciale 1) fino al confine con il Comune di Sgonico, da dove prosegue verso Borgo Grotta Gigante; uno a nord-est parallelo alla ferrovia fino al confine con il Comune di Monrupino presso lo stagno di Percedol.

Eppure di spazio ce ne sarebbe ai bordi dell'ex Strada provinciale 35 per far continuare l'itinerario 1 su quel tronco fino a Borgo San Nazario, Monte Grisa, la Napoleonica, Prosecco, Contovello, Santa Croce e la Strada costiera, raccordandolo con l'itinerario 8 e l'itinerario 1.

E, se lo stesso Biciplan ritiene che vi sia spazio per una ciclabile anche sulla via di Prosecco (ex Strada provinciale 1) fino al confine con il Comune di Sgonico, perché non si potrebbe prolungare l'itinerario 7 su via di Prosecco anche nei tratti successivi della via in Comune di Sgonico e in Comune di Trieste fino all'intersezione con l'ex SP 35?

Così con la bici si potrebbe andare su una pista continua, comoda e sicura da Draga Sant'Elia fino alla Costiera avvalendosi di due tracciati alternativi tra Opicina e Prosecco.

Nei tratti urbani dell'itinerario 7 si potrebbe pensare a corsie ciclabili. Ciò sarebbe già possibile nella "Zona 30" di Opicina, ma lo potrebbe diventare in tutto il centro urbano di Opicina e nelle altre località carsiche attraversate. Altrimenti si porrebbero problemi di spazio spesso insormontabili.

Ad ogni modo l'interconnessione degli Itinerari sarebbe non solo un ragionevole auspicio, ma un obbligo di legge, che anche il Comune di Trieste è tenuto a osservare. Infatti la Legge 2/2018, recante «Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica», all'art 6, comma 2, lettera e) dispone che i Biciplan definiscono fra l'altro «*il raccordo tra le reti*». Ma il raccordo tra gli Itinerari 1 A, 7 e 8 previsti dal Biciplan manca.

Inoltre, se al valico di Pesek venisse istituita una «cerniera di mobilità», si potrebbe forse collegarla all'itinerario 7, ovvero a Basovizza, tramite una pista bidirezionale lungo la Strada statale 14, se questa si rivelasse sufficientemente larga da contenerla.

Itinerario 8 da collegare all'1 e al 7

L'itinerario ciclabile 8 - dei vigneti ha le caratteristiche per essere considerato «secondario» ai sensi della Legge 2/2018. Infatti sarebbe esterno sia al centro abitato di Trieste sia alle Zone 30 previste dal PUMS/Biciplan e tutto su arterie classificate come secondarie dal Piano Generale del Traffico Urbano. Partendo dalla Strada costiera percorrerebbe via Beirut, via Plinio e via del Pucino da Grignano fino a valle di Santa Croce. Poi continuerebbe nel sentiero Tiziana Weiss, detto anche della Salvia, oggi perlopiù sterrato, da dove raggiungerebbe Aurisina.

La Relazione del Biciplan a pagina 101 così lo descrive:

Questo itinerario rappresenta l'ipotesi C "Intermedia" della ciclovia FVG2 Muggia - Lignano ed è stato proposto dal GAL (Gruppo di Azione Locale) Carso, per promuovere il territorio sia dal punto di vista ambientale, che delle sue risorse di accoglienza turistica e quindi economiche. Il Biciplan lo riprende appunto per la sua valenza sotto questi punti di vista, anche se, per i tracciati stradali utilizzati, non si presta ad interventi di realizzazione di strutture ciclabili in sede propria – tranne qualche breve tratto -, ma deve essere inteso nella modalità in promiscuo con il traffico motorizzato. L'attuazione di questo itinerario si lega pertanto alla possibilità di introdurre una serie di elementi strutturali di mitigazione delle velocità nei punti più critici ovvero quelli caratterizzati dalle più limitate condizioni di visibilità tra i diversi mezzi.

L'itinerario 8 sarebbe quindi una variante interna dell'itinerario 1 A, un altro accesso ciclistico da nord a Trieste. Ne beneficerebbero sia i residenti sia gli escursionisti. Non sarebbe una pista ciclabile. Dunque si svilupperebbe sulla carreggiata, presumibilmente con corsie ciclabili e limite di velocità di 30 km orari. La mitigazione della velocità avrebbe un effetto benefico generale sulle strette vie Plinio e del Pucino, aumentandone la sicurezza per tutti. A maggior ragione, perché non anticipare l'itinerario 8 al 2025, benché oggettivamente «secondario»?

Onde evitare investimenti, bene sarebbe che nel sentiero Weiss una opportuna segnaletica indicasse la compresenza di ciclisti e pedoni e l'obbligo per i ciclisti di fermarsi, scendere dal mezzo e procedere a passo d'uomo in presenza di pedoni. Altrimenti alcuni ciclisti indisciplinati potrebbero prevaricare i pedoni, il che non rientra nella mobilità sostenibile, oltre che nella civiltà.

Itinerario 9 da ripensare

L'itinerario 9 è relegato allo Scenario 2030 in quanto ritenuto «secondario». Eppure dovrebbe collegare la centralissima via Trento con la Stazione centrale e il Porto vecchio.

Secondo la Relazione del Biciplan a pagina 101, «*raccoglie due connessioni, la prima, da completare, tra la stazione ferroviaria e l'itinerario B01 e la seconda sempre tra la stazione e l'area pedonale del Borgo Teresiano, riprendendo la pista ciclabile già realizzata lungo via Trento*».

Ma nel descrivere il tratto di ciclabile esistente la Relazione del Biciplan prende un clamoroso granchio. Dice infatti che «*la pista di via Trento raggiunge il ponte "Curto" sul canale di Ponte Rosso e quindi consente di raggiungere piazza della Borsa, dove peraltro si raccorda all'itinerario B02*».

Peccato solo che la pista odierna si fermi all'incrocio con via Machiavelli, non percorra il ponte "Curto" e non raggiunga piazza della Borsa... Del resto le stesse cartine della Relazione del Biciplan e degli allegati 51 e 52 mostrano che è così e non indicano prolungamenti tra via Machiavelli e piazza della Borsa. Dunque l'itinerario 9 non collegherebbe il Porto vecchio con piazza della Borsa.

La cartina dell'allegato 70 mostra invece che l'itinerario 9 proseguirebbe tra via Machiavelli e via Rossini, mentre l'itinerario 3 proseguirebbe da via Bellini sul ponte "Curto", creando un raccordo. Però l'allegato 70 non è attendibile, in quanto vecchio e non aggiornato.

La Relazione del Biciplan ignora poi il fatto che la pista ciclabile di via Trento è monodirezionale: da via Ghega a via Machiavelli. Dunque impercorribile in senso contrario. Ma anche nel senso consentito gli stessi ciclisti tendono spesso a evitarla, per non incocciare nei pedoni.

Prolungare l'itinerario 9 verso il ponte "Curto" significherebbe comunque farlo passare lungo l'Area pedonale di via Trento tra via Valdirivo e via Rossini, dove confliggerebbe con i pedoni e gli spazi esterni dei locali di ristorazione. Non sarebbe «mobilità sostenibile».

Ai 370 metri di Itinerario 9 già esistenti in via Trento il Biciplan prevede di aggiungere altri 810 metri lungo via Ghega, via Cellini, piazza Libertà, largo Santos, l'imbocco del ramo interno di corso Cavour, il parcheggio per moto e motorini e due brevi tratti di due stradoni perpendicolari del Porto vecchio fino a raggiungere lo stradone con viabilità ordinaria in direzione centro. Lì avverrebbe il raccordo con l'itinerario 1 A.

All'intersezione tra piazza Libertà e viale Miramare l'itinerario 9 si collegherebbe con la pista ciclabile ora mancante, che proseguirebbe in viale Miramare fino a quella esistente prima del parcheggio dei taxi.

L'itinerario 9 derivante dalla giustapposizione tra ramo vecchio e ramo nuovo sarebbe del tutto disomogeneo, perché composto un po' da viabilità secondaria, come quella di via Trento, e un po' da viabilità principale, come quella di via Ghega, via Cellini, piazza Libertà e largo Santos. Per giunta via Trento sarebbe compresa in una Zona 30, mentre tutte le altre vie risulterebbero esterne.

L'itinerario globale non avrebbe dunque una sua coerenza tecnico-viabilistica e nemmeno un senso, un'identità, una riconoscibilità. Sarebbe composto da due segmenti molto diversi: uno in Zona 30 su viabilità secondaria, l'altro fuori su viabilità principale. Il primo lineare, il secondo arzigogolato. E una parte addirittura in Area pedonale.

Peraltro la Relazione del Biciplan si guarda bene dal dire se il ramo nuovo dovrebbe consistere di una pista bidirezionale, come il vecchio, o di due bidirezionali.

Ritengo quindi che l'odierna pista ciclabile sul lato esterno del marciapiede di via Trento prospettante i civici pari andrebbe soppressa e quel settore di marciapiede restituito ai pedoni. Del resto il PEBA (allegato 82 del PUMS) prescrive per quel marciapiede un «corridoio di mobilità pedonale» verosimilmente largo almeno due metri vista la notevole frequentazione. Che senso avrebbe affiancarvi una pista monodirezionale? Tanto meno nell'Area pedonale... I ciclisti potrebbero tranquillamente percorrere la carreggiata tra via Valdirivo e via Ghega, almeno fino a che non diventasse pedonale anche quel tratto, come auspicabile.

Gli 810 metri del tracciato ancora mancante dell'itinerario 9 potrebbero venire eventualmente annessi all'itinerario 2 A, di cui costituirebbero un completamento, e inseriti così nello Scenario 2025. Sempre che via sia davvero bisogno di Itinerari ciclabili nel centro urbano di Trieste, che potrebbe diventare interamente ciclabile con la riduzione del limite di velocità a 30 km orari...

Trieste diventi tutta “Città 30” e “Città ciclabile”

Ridurre il limite di velocità a 30 km/h in tutte le aree urbane del territorio comunale consentirebbe di istituire «corsie ciclabili» in strade principali che resterebbero escluse dalle Zone 30 previste dal PUMS/Biciplan.

Se l'intera città e le sue frazioni adottassero il limite dei 30 km/h, senza per questo diventare interamente “Zone 30”, tutte le vie con quel limite potrebbero essere ciclabili nel senso indicato dalle recenti modifiche al Codice della strada, con diritto di precedenza alle bici. In pratica solo le strade principali extraurbane manterrebbero un limite di velocità superiore ai 30 km orari.

Perciò su tutte le strade urbane, anche quelle esterne alle future Zone 30, verrebbe meno sia la necessità sia l'urgenza di istituire veri e propri Itinerari ciclabili, perché in pratica tutte le vie urbane del territorio comunale lo sarebbero. Trieste diverrebbe tutta una “Città ciclabile”.

Gli Itinerari ciclabili servirebbero unicamente sulle strade principali delle aree extra-urbane. La loro realizzazione sarebbe dunque meno costosa e meno complicata.

Questa autentica rivoluzione concettuale semplificherebbe le cose, producendo una “rivoluzione dolce” nell'intera viabilità triestina. Non solo di alcune sue parti.

Anche Trieste diverrebbe una “Città 30”, come già diverse altre città europee e italiane hanno deciso di essere. Una città più sicura, più sana, più vivibile, più tranquilla, più ordinata, più felice e più attrattiva anche sotto il profilo turistico. Il che favorirebbe anche un accesso nord più sostenibile, senza bisogno di astruse cabinovie.

Puntare maggiormente sul trasporto via mare

Oltre alla linea marittima permanente Trieste-Muggia, il consorzio TPL FVG subaffida collegamenti estivi via motonave tra le principali località balneari della regione. Due di questi riguardano Trieste e costituiscono altrettanti accessi nord via mare alla città, sebbene non anche al Porto vecchio.

Il servizio marittimo Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana effettua quattro corse giornaliere in ambo le direzioni dal 1° giugno alla prima decade di settembre tutti i giorni mettendoci

complessivamente un'ora e 20 minuti. Nello specifico: 15 minuti da Trieste - riva Nazario Sauro / angolo Molo Bersaglieri a Barcola - lato interno della diga foranea; 20 da Barcola a Grignano - molo centrale; 35 da Grignano a Sistiana - molo centrale. Biglietti e abbonamenti sono venduti all'interno delle imbarcazioni.

Il servizio marittimo Trieste-Grado effettua tre corse giornaliere in ambo le direzioni dal 1° giugno alla prima decade di settembre da martedì a domenica impiegandoci un'ora e mezza. Nel caso non ci siano le condizioni idonee per la navigazione, viene attivato un servizio sostitutivo di bus con carrello portabici. Gli approdi per imbarco/sbarco sono: Trieste - Molo Audace; Grado - Molo Torpediniere. Si possono acquistare i biglietti a bordo della motonave e in tutte le biglietterie Core TPL FVG. Il biglietto di corsa singola è acquistabile anche dalla app TPL FVG. Al Molo Torpediniere di Grado si può prendere la motonave Grado-Lignano.

Il subentro della motonave "Adriatica" sulla linea Trieste-Grado ha causato discontinuità nel servizio e conseguenti proteste.

Certo è che la Regione FVG potrebbe, volendo, finanziare sia l'intensificazione delle corse estive sia l'attivazione della linea anche nei giorni festivi e nei fine settimana del resto dell'anno, imporre il miglioramento del servizio e prevedere nuove fermate, per esempio al porticciolo barcolano del Cedas come aveva proposto nel marzo 2022 l'armatore della flotta "Delfino verde".

Anche le motonavi producono inquinamento atmosferico/acustico e un provvisorio impatto paesaggistico. Ma tolgono dalle strade un po' di veicoli privati, facendo solo molto limitatamente concorrenza a quelli pubblici quasi solo fra Trieste, Barcola, Grignano e Sistiana, mentre fra Trieste e Grado il servizio, se ben gestito, è ancora più competitivo.

In definitiva le due linee marittime estive sono già un'alternativa alla cabinovia, sia pure parziale e mirata. Ma potrebbero anche migliorare e potenziare la loro funzione.

Michele Babuder, neo-assessore comunale alla Pianificazione territoriale ed Edilizia privata, Strade e viabilità, Verde pubblico, Arredo urbano, Fontane e monumenti, Ambiente, Illuminazione pubblica, Igiene urbana, ha dichiarato in un'intervista al Piccolo del 5 maggio 2023 di voler «sviluppare il trasporto via mare», sostenendo che «le attrazioni di Miramare potrebbero beneficiare di un trasporto su mare molto più esteso». Benissimo. Il Comune potrebbe spingere in tal senso sulla Trieste Trasporti, di cui è socio, e la Regione.

Stazione e parcheggio di monte: un lussuoso scempio ambientale

Cercherò ora di fare una mia valutazione ambientale del percorso della cabinovia.

La grande stazione di monte e il relativo parcheggio amplierebbero quello attuale a scapito della vegetazione arborea circostante, di una dolina e fors'anche di grotte carsiche. 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. 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 grave problema degli espropri o altrimenti della devastazione di terreni privati.

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

Sostegni metallici di linea alti diverse decine di metri verrebbero piantati a terra per reggere cavo e cabine in zone che non paiono sicure sul piano morfologico e idrogeologico. Alcuni persino sulla Zona di Protezione Speciale e sulla Zona Speciale di Conservazione.

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, che è un sito inquinato da bonificare, e il lato sud-occidentale del parcheggio. Perciò comporterebbe 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 incomberebbero su veicoli e pedoni. Sarebbe lecito? Nessun pericolo? O bisognerebbe istituire una fascia di sicurezza?

Bovedo - Porto vecchio: cabine incombenti 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 incomberebbe pericolosamente su veicoli e pedoni transitanti al di sotto: un clamoroso controsenso rispetto alla fascia di sicurezza larga almeno 14 metri da ricavarsi nell'area boscata tra Opicina 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 destinato 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 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 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?

L'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 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 guardare fuori.

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 Cologna, 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.

E se cadesse una cabina o un pilone?

Quello della sicurezza potrebbe costituire uno degli elementi più critici 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

Uno dei cardini della normativa che osterebbe alla realizzazione della cabinovia è 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 possedano 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 pure 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 dunque.

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*».

Trieste, 7 maggio 2025

Paolo Radivo