

LE LETTERE

Ovovia 1.

Trasporto urbano, così si può migliorarlo

Nella segnalazione pubblicata il giorno 24 gennaio, il signor Cerovaz chiede come la cabinovia possa porre rimedio alla problematica della mobilità urbana di Trieste, in particolare di quella proveniente dal Carso.

Concordo pienamente con lui che ci sono argomenti più importanti da discutere che riguardano lo sviluppo della città e che trascinare la discussione sulla cabinovia, sottrae l'attenzione dagli stessi, ma qualche precisazione a questo punto va fatta.

Il Comitato si è mosso fin dall'inizio per proporre un intervento che, grazie ai fondi Pnrr disponibili, fosse finalizzato ad un trasporto pubblico utile e sostenibile che convogliasse la domanda di mobilità, esistente e futura, dal traffico privato a quello del trasporto pubblico. Abbiamo proposto soluzioni che però non sono state minimamente prese in considerazione.

Quando ho fatto riferimento al tram intendevo dire, con meditato realismo, che il collegamento tra Carso e città esiste

già ed ha il grande vantaggio di collegare il centro città con il centro di Opicina, servendo quartieri urbani a differenza della Cabinovia che con le quattro stazioni previste non lo farà.

Inoltre, voglio ricordare che il servizio del tram di Opicina è sottoutilizzato in termini di numero di corse e tempi di percorrenza possibili a parità d'orario di esercizio anche se purtroppo, dopo le ultime modifiche apportate sulla linea, i tempi di percorrenza di ogni singola corsa si sono allungati.

L'utilizzo dei fondi Pnrr, avrebbe potuto consentire, se diversamente impiegati, l'ammmodernamento e l'innovazione sia dell'infrastruttura che del parco rotabile della linea, prolungando il percorso sia in città che sull'altopiano, connettendo nuove aree a beneficio di potenziali fruitori, residenti e turisti.

Nei documenti fino ad oggi pubblicati dal Comune, esaminati e controdedotti dal nostro Comitato Scientifico, sempre consultabili sul nostro sito, si rileva che parte dei previsti passeggeri della Cabinovia provenienti dal Carso, sono gli stessi che già usano il trasporto pubblico.

Nelle previsioni comunali costoro dovrebbero usare la nuova infrastruttura in quanto incentivati dalla riduzione delle linee di autobus che oggi con-

sentono il collegamento diretto Carso-Città.

Chi oggi raggiunge la città con un'unica corsa dovrà avvalersi di due o più mezzi pubblici per arrivare alla destinazione abituale; oltre ad aumentare di tempi di percorrenza e la spesa per il servizio complessivo, l'innovazione avrà la quasi certa conseguenza negativa che parte dei fruitori delle linee pubbliche si orienteranno verso il mezzo privato.

Con il risultato di incrementare il traffico su tutte le direttrici stradali che dal Carso portano in città, l'esatto contrario cioè di quello che il Comune propagandava di voler conseguire con il progetto.

Per concludere voglio far notare che già oggi il servizio erogato da Trieste trasporti copre il territorio carsico con una pluralità di linee che garantiscono collegamenti con tutta la città, e, ad avviso del Comitato, l'obiettivo da perseguire è migliorare la frequenza dei servizi, i tempi di percorrenza, l'offerta di servizi aggiuntivi (trasporto di biciclette), il comfort dei passeggeri.

Obiettivi raggiungibili senza l'impiego di milioni di euro per la realizzazione di opere che impattano su aree di valenza storica monumentale come il Porto Vecchio e su ambienti unici come il Bosco Bovedo e che scaricano i costi di gestione sul bilancio comunale, sot-

traendo così risorse per interventi e servizi più utili ai cittadini.

William Starc
per il Comitato NoOvovia

Ovovia 2.

Il tram silenzioso è la vera alternativa

La tecnologia Val, acronimo di Veicolo automatico leggero, cui accenna la professoressa Antonella Caroli (in un articolo pubblicato su *Il Piccolo* del 28 gennaio 2026), presidente di Italia Nostra, è una realtà funzionante bene in molte città.

Io sono stato su un tram silenziosissimo e veloce proprio nell'area portuale di Tokyo; avendo avuto la fortuna di sedermi in prima fila proprio al posto tradizionalmente riservato al conduttore provai anche qualche brivido oltre che grande emozione.

In Italia la recente metropolitana di Torino funziona con questa tecnologia che è collaudata e sicura ed ha dei costi di gestione interessanti (certamente inferiori a quelli dell'ovovia che oltretutto sarebbe inutilizzabile nelle giornate di bora).

Non vedo perché quindi insistere per realizzare a tutti i costi l'ovovia.

Carlo Quattrococchi