

Incuriosito dalla documentazione trovata sullo studio di fattibilità di Triesteidea e della Facoltà di Architettura di Trieste sulla **metropolitana leggera**, mi sono messo a fare un veloce calcolo e una riflessione.

Premesso che si reputa un **servizio pubblico efficiente** quando esso raggiunge il 35% di introiti sui costi di gestione, ho valutato questi ultimi in 5.400.000 euro/anno, **seguendo le stime dello studio fatto** e togliendo una consistente parte riguardante la costruzione delle nuove infrastrutture.

Vediamo se secondo il mio ragionamento riusciamo a coprire questo famigerato 35%.

Ho preso in considerazione solo la tratta al momento più interessante:

**Campo Marzio – Villa Opicina – Sesana,**

perché meno soggetta a interventi drastici, come la costruzione di fermate in sotterranea, e oggi parzialmente sfruttata coi treni merci e fino a 2 anni fa con il “Rondò” estivo.

**Le cifre approntate nel progetto “Triesteidea”:**

popolazione potenziale cliente 14.817 (7% dei residenti a Trieste)

spese per le infrastrutture 19.900.000

spese di gestione annua (escluso ammortizzamento infrastr.) 5.154.000

spese di gestione annua (compreso ammortizzamento infrastr.) 5.817.000

**Le cifre meno scientifiche (ma logiche) del mio ragionamento:<sup>1</sup>**

popolazione potenziale cliente - stima minima 16.000 (7,6% dei residenti a Trieste)

spese per le infrastrutture 6.000.000

spese di gestione annua (escluso ammortizzamento infrastr.) 5.154.000

spese di gestione annua (compreso ammortizzamento infrastr.) 5.400.000

**A)** Sempre secondo gli studi di Triesteidea e della Facoltà di Architettura bisogna calcolare, sul bacino d’utenza effettivo, il 25% dei potenziali clienti che usufruiranno del servizio, questo dato moltiplicarlo per due (andata e ritorno) x 360 giorni l’anno. Il biglietto è conteggiato a **1 euro**.

Quindi:  $16.000 \times 25\% = 4.000 \times 2 = 8000 \times 360 = 2.880.000$

In questo caso l’introito dei biglietti di 2.880.000 euro sarebbe pari al **53%** di 5.400.000 euro (gestione annua, compreso ammortizzamento infrastrutture).

**B)** Ma consideriamo pure l’ipotesi di Triesteidea:

$14.000 \times 25\% = 3.500 \times 2 = 7.000 \times 360 = 2.520.000$

In questo caso l’introito dei biglietti di 2.520.000 euro sarebbe pari al **46%**

---

<sup>1</sup> Le spiego nel doc. allegato.

C) Nell'ipotesi ancora più pessimistica di soli 300 pendolari a treno (considerati 6 treni al dì) ma a **2 euro** il biglietto:

$$1.800 \times 2 = 3.600 \times 2 (\text{euro}) = 7.200 \times 360 = 2.592.000$$

In questo caso l'introito dei biglietti di 2.592.000 euro sarebbe pari al **47,7%**

Anche in un'ipotesi più pessimistica il 35% è quindi ben lontano...

Inoltre, è da considerare che la potenzialità della linea sul lungo periodo non riguarderebbe solo i residenti, ma i viaggiatori diretti o provenienti dalla Slovenia (Lubiana e Nova Gorica), e dotata di trasporto bici agevolerebbe questa pratica per gli spostamenti quotidiani, congloberebbe inoltre il servizio turistico del "Rondò" che nei week-end estivi faceva il pieno.

L'alta visibilità del treno potrebbe apportare delle sponsorizzazioni.