

Al Comune di Trieste

Dipartimento territorio ambiente

Servizio pianificazione territoriale

P.zza Unità d'Italia 4, cap 34121

Oggetto:

Opposizioni alla variante 12 "accesso nord mobilità sistemica e turistica "

il sottoscritto (nome e cognome)

nato il a

residente a in via numero

- visti i pareri espressi da Enti e Associazioni Ambientaliste;
- presa visione del tracciato dell'opera a danno di proprietà private, di strutture architettoniche e a forte impatto ambientale;
- preso atto dei vicoli in essere posti da Regione e Stato su ambienti di Natura 2000;
- considerata la vulnerabilità idrogeologica del territorio interessato;
- considerati i costi dell'opera e la ricaduta negativa negli anni a carico della cittadinanza;

Inoltre viste le motivazioni scritte in seguito su:

1. Le criticità del progetto
2. La cabinovia non serve a migliorare l'accesso nord e non fa parte della rete del Trasporto Pubblico Regionale
3. Inaffidabilità della cabinovia a causa della Bora
4. Criticità del procedimento amministrativo
5. La cabinovia non serve ai cittadini e non è integrata col trasporto pubblico locale
6. L'opera è economicamente insostenibile
7. Rischio di dissesto idrogeologico
8. Scarsa trasparenza e nessuna partecipazione

Presento formale opposizione alla variante 12 del PRGC del Comune di Trieste e allego la fotocopia della carta d'identità

Data

Firma

.....

.....

Scheda criticità e cronistoria progetto cabinovia Trieste

Il progetto “Cabinovia metropolitana Trieste-Porto Vecchio-Carso” (così definito nel Decreto MIT (ovvero MIMS) del 16/11/2021 e così intitolato il PFTE del dicembre 2022) in precedenza era stato denominato dal Comune “impianto a fune” oppure “ovovia”, e ad esso è finalizzata la variante al Piano Regolatore Generale Comunale n. 12 denominata “Accesso nord: mobilità sistematica e turistica, per la realizzazione della Cabinovia Metropolitana Trieste – Porto Vecchio – Carso”.

Il progetto riguarda la realizzazione di un collegamento funiviario formato da due cabinovie decaposto ad ammassamento temporaneo dei veicoli con sviluppo lungo linee denominate “Opicina – Bovedo” e “Bovedo – Porto Vecchio – Trieste”. I due impianti sono collegati tra loro e formano un’unica linea di trasporto “Opicina – Bovedo – Porto Vecchio – Trieste” dotata di due stazioni terminali (Opicina e Trieste) e di due stazioni intermedie (Bovedo e Porto Vecchio). Il collegamento è stato dimensionato per una capacità di trasporto massima pari a 1.800p/h in entrambi i sensi di marcia.

La linea “Opicina-Bovedo” collega l’area del parcheggio “Quadrivio” di Opicina con il parcheggio Bovedo situato ai margini di Porto Vecchio a Barcola. Lo studio di fattibilità prevedeva la stazione d'arrivo all'interno dell'abitato di Campo Romano, al posto di un boschetto; nella versione attuale, la stazione è stata spostata al posto del parcheggio ex Protezione civile, di fronte alla stazione Esso nei pressi del quadrivio di Opicina. La nuova stazione funiviaria verrà integrata in una struttura adibita a parcheggio su due livelli in grado di ospitare 320 posti auto (140 al livello superiore e 180 a quello inferiore).

La linea “Bovedo-Porto Vecchio-Trieste” parte dalla stazione terminale di Trieste, collocata vicino agli edifici individuati con i numeri 2 e 1a nel masterplan di Porto Vecchio prossimi al Molo 4 presso un’area ad oggi adibita a parcheggio situata all’ingresso di Porto Vecchio. Attraversando tutto il Porto Vecchio, dopo un'unica stazione intermedia “Porto Vecchio” sita nell'area del “Sistema museale scientifico e congressuale”, la linea termina nella stazione “Bovedo”, dove si collega meccanicamente con la linea “Opicina-Bovedo”.

La lunghezza totale della cabinovia è di circa 4,7 km. Il tempo del percorso completo è di 16 minuti e 20 secondi.

Le cabine hanno una capacità di 10 posti, possono contenere una bici o un disabile su sedia a rotelle. Secondo il PFTE, le cabine sono chiuse (per motivi di sicurezza), ma non si parla di aereazione/riscaldamento/raffrescamento, che richiederebbe una batteria per l'alimentazione.

Le condizioni tecniche di esercizio prevedono per vento massimo di esercizio: 65 km/h allarme, 75 km/h rallentamento, 80 km/h svuotamento linea e messa in magazzino dei veicoli; massimo vento con veicoli in linea nei fuori esercizio: > 120 km/h.

L'ingombro della linea e le fasce di rispetto laterali prevedono: una larghezza minima di esbosco di 14,2 metri e un ingombro minimo verso strutture accessibili di 16,2 metri.

In caso di guasto o emergenza, è prevista la calata a terra dei passeggeri (tramite funi).

Il progetto prevede 322 giornate di esercizio all'anno (detratti i giorni di chiusura obbligatoria per la manutenzione e di chiusura totale o parziale per vento massimo).

La previsione dell'afflusso dei passeggeri ha stimato in 1.409 il numero di passeggeri che si imbarcano sull’impianto nell’ora di punta, producendo il numero di 3.614.854,5 passeggeri sui tre tratti della cabinovia. Applicando un prezzo di corsa pari a 1,35 euro (IVA inclusa) risulta un incasso totale annuo pari a circa 4,88ml di euro.

Il costo di investimento complessivo era calcolato a € 50.278.000,00, ma è salito successivamente a Euro 52.771.189,68 al netto di oneri previdenziali e assistenziali ed IVA, a causa degli aumenti verificatisi per le materie prime e i costi aumentati.

Il PFTE prevede costi di gestione annui complessivi pari a circa 3,68ml di euro l'anno nel primo esercizio e pari a circa 4,18ml di euro anni negli esercizi successivi.

1) Le criticità del progetto

1) **La normativa UE, nazionale e regionale vieta la costruzione di nuovi impianti a fune in aree Natura 2000.** Dato che la cabinovia attraversa il Bosco Bovedo, non doveva nemmeno essere proposta dal Comune e non doveva essere approvata dal MIT. La teoria del Comune è che, essendo destinata al trasporto pubblico di massa, non è equiparabile agli impianti a fune al servizio degli impianti sciistici. La Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile della Regione FVG, nella sua lettera al Comune di Trieste del 19/07/2022, con oggetto: "Ammissibilità della realizzazione di impianti a fune in Zone di protezione speciale della Rete Natura 2000. Interpello ambientale ai sensi dell'art. 3-septies del d.lgs.152/2006 in ordine alla corretta interpretazione dell'applicabilità dell'art. 5, comma 1, lett. m) del DM 17 ottobre 2007 - Rif. Pratica VAS/876", dice: "Facendo seguito al proprio parere prot. 31659 di data 1 giugno 2022, in cui veniva richiamato il divieto di cui all'art. 3, comma 2, lett. k bis della L.R. 14/2007, discendente dal DM 17 ottobre 2007, si trasmette per opportuna conoscenza la nota pervenuta dal Ministero della transizione ecologica che chiarisce che "tutte le tipologie di impianti a fune rientrano nell'ambito di applicazione del divieto di cui al DM".

2) **La cabinovia non serve a migliorare l'accesso nord e non fa parte della rete del Trasporto Pubblico Regionale.** La Direzione Regionale Infrastrutture e Territorio della Regione FVG ha scritto al Comune di Trieste il 15/09/2022 che:

"Collocato quindi nella corretta e più ampia dimensione il problema dell'accesso nord alla città di Trieste, descritto cioè come problema dell'accesso al principale Porto italiano per movimentazione di merci, la cabinovia non può evidentemente essere presentata come soluzione definitiva al problema dell'accesso nord. Si rileva piuttosto il fatto che la maggiore attrattività dell'impianto viene evidenziata nella tratta in pianura da Park Bovedo alla Stazione Centrale, con la possibilità di un aumento del traffico proprio sulla costiera o comunque presentandosi come una soluzione che non contribuisce a un auspicabile contenimento proprio di quella via di accesso."

Nel cap. 4 [della variante n.12] "Cabinovia e trasporto pubblico locale", al paragrafo 4.1 (e ripetutamente in tutta la relazione) si afferma che la Cabinovia è parte integrante del TPL.... Riguardo a ciò, si ritiene di evidenziare che la qualificazione della Cabinovia "...quale parte integrante della rete di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di Trieste...", formulata dal Comune, non trova riscontro oggettivo né nell'iter seguito dallo stesso Comune per la definizione del progetto e la sua proposizione a finanziamento statale, né nel contesto normativo di riferimento (la legge regionale di settore n. 23 del 2007), dall'esame dei quali risulta chiaro che la cabinovia non può che qualificarsi allo stato come Servizio Aggiuntivo di TPL, realizzato dal Comune, al quale fanno carico anche i conseguenti oneri di gestione.

Solo in tale qualificazione va quindi intesa l'accezione "integrante la rete di TPL" in quanto tale servizio aggiuntivo, necessariamente integra la rete del TPL, in quanto si aggiunge ad essa con servizio che il Comune ha ritenuto autonomamente di realizzare.

Tutto quanto sopra doverosamente premesso, si prende atto che nello Studio presentato per la Variante in oggetto viene descritto come non significativo l'impatto sulla rete di primo livello (cap. 5.2) poiché il decremento nell'ora di

punta, calcolato in 450 veh, viene ripartito tra diverse origini destinazioni e solo sulla penetrazione costituita dalla SR 58 si avrebbe una diminuzione del 10%.

3) Inaffidabilità della cabinovia a causa della Bora

Il tipo di cabinovia scelto, monofune portante traente ad ammorsamento automatico dei veicoli, è discretamente diffuso in Italia e nel Mondo ed ha severi limiti di funzionamento, indicati nel regolamento di esercizio. Fa capo al progettista dell'opera indicare il limite di vento per la riduzione di funzionamento (fermo temporaneo) ed il limite di chiusura dell'impianto. Non ci risulta che nelle autorizzazioni in essere per impianti analoghi questi due limiti superino mai rispettivamente i 60 km/h e i 70 km/h.

La verifica effettuata dal Comitato sulle possibili giornate di chiusura e sulle soglie di allarme e di fermo producono risultati molto diversi da quelli del progetto (vedi Dossier tecnico). Comunque l'imprevedibilità della Bora costituisce un grosso problema per i possibili utenti – sia pendolari che turisti – che dovrebbero essere serviti da bus sostitutivi in caso di necessità. A Zagabria gli utenti della cabinovia di Sljeme (simile a quella prevista a Trieste) sono invitati a consultare le previsioni del vento prima di prendere il biglietto.

Parametro di progetto	Prima versione progetto preliminare	Seconda versione progetto preliminare	Dossier tecnico del comitato
Soglia d'allarme [km/h]	-	65	-
Soglia rallentamento impianto [km/h]	70	75	60
Soglia di fermo impianto [km/h]	80	90 -100	70
Soglia di messa in sicurezza cabine [km/h]	-	120	-
Giorni di chiusura totale per vento forte	20	9	48
Giorni di chiusura parziale (al 50%) per vento forte	10	9	28
Giorni di chiusura equivalenti per vento forte	25	13,5	62

4) Criticità del procedimento amministrativo

L'approvazione della Variante n.6 [vedi cronologia] è avvenuta con procedura di Accordo di programma, impedendo le normali procedure amministrative che prevedono la fase di osservazioni e opposizioni da parte dei portatori d'interesse.

Lo studio di fattibilità è stato affidato dal Comune all'ing. Gobber nel 2019 ed esteso nel 2020, la Giunta Comunale ha approvato il Progetto preliminare "in linea tecnica" il 22/05/2020, mentre il tracciato dell'infrastruttura non era ancora stato inserito nello strumento urbanistico per la parte che riguarda il tratto da Barcola-Bovedo a Opicina; inoltre non era presente nel piano delle opere 2021-2023.

Appena a metà dicembre 2021 il Comune ha presentato il progetto al pubblico.

Il Consiglio Comunale di Trieste ha discusso il progetto – su richiesta dell'opposizione – appena nella seduta del 5/12/2022.

Dopo che la Giunta ha approvato il PFTE il 15/12/2022, il Consiglio Comunale ha adottato la Variante n. 12 il 21/12/2022; senza attendere l'approvazione della Variante, il Comune ha pubblicato il Bando di gara per

l'affidamento congiunto della progettazione definitiva ed esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di realizzazione dell'opera Codice 22014 Cabinovia Metropolitana Trieste Porto Vecchio Carso, finanziato dall'Unione Europea - Next Generation EU Misura M2C2 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), sulla Gazzetta Ufficiale del 28/12/2022, nonostante l'opera non sia ancora dotata di conformità urbanistica.

5) La cabinovia non serve ai cittadini e non è integrata col trasporto pubblico locale

Apparentemente l'opera è destinata al trasporto rapido di massa, ma sempre più – dalle stesse dichiarazioni del Comune – ne emerge la destinazione turistica.

I residenti di Opicina e Campo Romano, colpiti da esproprio o asservimento all'opera o semplicemente utenti del trasporto pubblico, hanno sottolineato che le linee attuali servono i poli scolastici in città e lungo gli assi principali (via Fabio Severo, via Commerciale), mentre la cabinovia porterebbe gli utenti a un parcheggio decentrato (Bovedo) e a un parcheggio abbastanza distante dai nodi di interscambio (parcheggio del Molo Quarto). La cabinovia, che dispone di una sola fermata in Porto Vecchio, non può soddisfare neppure le esigenze di accessibilità all'interno del Porto Vecchio, che richiederebbero un servizio bus o tram con fermate ravvicinate.

I tempi di percorrenza tra Opicina e il centro di Trieste sono stati valutati attentamente dal Comitato scientifico del Comitato No ovovia e smentiscono la convenienza della cabinovia rispetto agli attuali servizi bus e all'auspicato rientro in esercizio del tram di Opicina. (vedi Dossier).

6) L'opera è economicamente insostenibile (vedi il capitolo sul Dossier Tecnico)

Il finanziamento del PNRR copre i soli costi di investimento. Il Comune ha già speso più di 700.000 euro, anticipati dal proprio bilancio, per pagare studi e consulenze necessari al progetto. In caso di deficit di gestione, il Comune dovrà usare fondi propri. In caso di fallimento del progetto, potrebbe dover rimborsare la ditta che vincerà la gara appena indetta.

7) Rischio di dissesto idrogeologico

Per realizzare il tratto della cabinovia da Bovedo al quadrivio di Opicina della lunghezza di circa 2300 metri si prevede l'abbattimento di alberi su una fascia di larghezza minima di 14.3 m, per una superficie di circa 4 ettari. Il tracciato del tratto Bovedo – Opicina ricade, secondo il vigente Piano Regolatore Generale Comunale, per più del 30% del suo sviluppo, in zone geologiche ZG1 a tutti gli effetti inedificabili. Le norme geologiche di piano regolatore evidenziano che in tali zone siano prevalentemente consentite le opere di difesa, di sistemazione idraulica e dei versanti, le opere di bonifica e di regimazione delle acque superficiali, di manutenzione idraulica e di sistemazione dei movimenti franosi, di monitoraggio o altre opere comunque volte a eliminare, ridurre o mitigare le condizioni di pericolosità geologica o a migliorare la sicurezza delle aree interessate. Le stesse norme evidenziano l'importanza delle opere connesse con le attività di gestione e manutenzione del patrimonio forestale, boschivo e agrario. Sono norme che sollecitano nelle zone ZG1 ad elevata pericolosità geologica una particolare sorveglianza, cura e manutenzione del territorio, in sostanza l'attenta prevenzione nei confronti del dissesto idrogeologico. L'operare, secondo le previsioni di progetto, il disboscamento, lungo tutto il tracciato boschivo della cabinovia, di una fascia pari ad una larghezza minima di 14.3 metri, non rappresenta certamente l'indirizzo della normativa geologica per le zone ZG1: è un

intervento che reca il presupposto per l'attivazione di un vasto e incontrollato dissesto idrogeologico di tutta l'area interessata dal progetto.

È nella fase preliminare del progetto che i proponenti avrebbero dovuto affrontare con massimo rigore lo studio degli effetti che il previsto disboscamento avrà sulle zone geologiche ZG1 ad alta pericolosità di dissesto, avendo cura di dimensionare, tra l'altro, l'incremento del carico idraulico che si avrà sul territorio a valle del bacino idrogeologico che compete al reticolo idrografico di Bovedo.

8) Scarsa trasparenza e nessuna partecipazione

Il Comune ha mantenuto riservata per due anni la documentazione relativa al progetto, rispondendo alle richieste di accesso agli atti che non poteva metterla a disposizione perché la procedura non era conclusa.

Durante la presentazione pubblica di due giornate a metà dicembre 2021, il cosiddetto "ascolto" si è rivelato una sequenza di interventi preordinati che hanno utilizzato quasi tutto il tempo disponibile, lasciando alle domande ed interventi del pubblico e dei professionisti presenti l'ultima mezza'ora (e qualche minuto per le decine di persone in attesa di prendere la parola).

Il Comune ha attivato la VAS (comprendendo la VINCA) producendo un rapporto ambientale preliminare, per la fase di scoping, ed ottenendo pareri da Arpa FVG e da varie Direzioni Regionali. Poi ha preannunciato l'inizio della procedura vera e propria, ma nulla è stato ancora pubblicato, e neppure è stata attivata la fase di consultazione degli stakeholders e di partecipazione pubblica.

Breve cronistoria del progetto

1) Avviso n. 2 del MIT relativo al finanziamento di progetti di Trasporto Rapido di Massa (TRM) con l'apposito Fondo istituito dalla Legge 30.12.2018, n. 145 "Legge di bilancio 2019", all'art.1, comma 95. [16/5/2019]

2) incarico all'ing. Gobber nell'ambito del progetto europeo Civitas Portis "Affidamento di incarico professionale per la redazione di uno studio di fattibilità relativo alla connessione tra le aree costiere di Porto Vecchio e Porto Nuovo con l'entroterra di Trieste (Progetto europeo CIVITAS PORTIS – "Port cities: Innovation for sustainability") al dott. Ing. Andrea Gobber." [Determina dirigenziale 4/10/2019]

3) DG 180 del Comune: Approvazione in linea tecnica del Progetto Preliminare "Connessione tra le aree costiere di Porto Vecchio e Porto Nuovo" per il finanziamento di € 46.555.297,70 nell'ambito dell'Avviso n. 2 [22/5/2020]

4) il progetto della cabinovia viene menzionato nel PUMS, ma non fa parte delle 17 azioni in cui esso è articolato, in quanto già proposta in precedenza dal Comune di Trieste nella Variante del Porto Vecchio, solo per il tratto dal Molo Quarto a Bovedo. [giugno 2020-luglio 2021]

5) proposta del Comune parzialmente inserita nella Variante n. 6 al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) "Riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio": "collegamento a fune" nell'ambito del Porto Vecchio [pubbl BUR n°13 dd 12/05/2021]

6) il progetto viene trasferito dal Governo tra i progetti finanziati dal PNRR ma rimane in capo al MIT: "Decreto 448 del MIT per la misura M2C2 – 4.2 "Sviluppo trasporto rapido di massa", nel quale il Comune di Trieste risulta beneficiario del finanziamento di € 48.768.102,50 (allegato 1 - "Nuovi interventi")" [16/11/2021]

7) il Comune presenta per la prima volta al pubblico il progetto e pubblica parte della documentazione sul sito del Comune [15-17/12/2021].

Lo Studio di prefattibilità ambientale del Progetto preliminare è datato Dicembre 2020.

- 8) viene costituito il Comitato No ovovia (promosso da Legambiente, WWF e altre associazioni, con l'adesione di 35 associazioni, movimenti, partiti e sindacati) con l'obiettivo di promuovere un referendum comunale sul progetto. Il Comitato si dota di uno statuto, di un sito internet e costituisce un Comitato scientifico [28/1/2022-4/3/2022]
- 9) in brevissimo tempo il Comitato raccoglie 900 firme (ne servivano 500), ma il Comitato dei Garanti insediato dal Comune dichiara inammissibile il referendum. [22/2/2022-11/5/2022]
- 10) Il Comitato produce un Dossier tecnico, a cura del proprio Comitato scientifico, che analizza tutti i motivi di contrarietà al progetto. [17/3/2022]. Il Dossier viene ignorato dal Comune.
- 11) Il Comitato decide di continuare l'iniziativa contro la cabinovia, basandosi sull'appoggio dell'opinione pubblica e delle associazioni sostenitrici, e organizza un grande corteo in città (con 2000 partecipanti) [17/6/2022]
- 12) Il Consiglio Comunale adotta la Variante N. 12 [21/12/2022]
- 13) La Giunta Comunale delibera l'approvazione del PFTE, per l'importo di euro 61.977.457,19 [15/12/2022]
- 14) Il Comune pubblica sulla Gazzetta Ufficiale del 28/12/2022 il bando di gara per l'affidamento congiunto della progettazione definitiva ed esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di realizzazione dell'opera.