

Appello Urgente al Parlamento Europeo per riconsiderare l'assegnazione dei Fondi NNRP per il Progetto Cabinovia metropolitana a Trieste

Noi, sottoscritte cittadine e cittadini, siamo profondamente preoccupati riguardo al proposto progetto Cabinovia metropolitana Trieste - Porto Vecchio – Carso, a Trieste (Italia), attualmente destinato a ricevere finanziamenti dal NextGenerationEU Recovery and Resilience Facility (NNRP).

Chiediamo urgentemente di rivedere l'assegnazione dei fondi per questo progetto. Il progetto Cabinovia metropolitana Trieste - Porto Vecchio - Carso contraddice i principi del NNRP e le linee guida per la distribuzione dei fondi.

Crediamo che l'abbandono di questo progetto sia cruciale per difendere i valori della trasparenza, della conservazione ambientale e del benessere delle comunità a cui tiene l'Unione Europea.

La realizzazione della Cabinovia decisa senza il coinvolgimento della cittadinanza rappresenterebbe un grave danno per il futuro di Trieste: una voragine economica con irreversibili ricadute ambientali e paesaggistiche e un intervento che non darebbe nessuna risposta al bisogno di trasporto pubblico efficiente e di qualità della città. I finanziamenti del NNRP devono essere usati meglio per una mobilità che integri centro e rioni periferici, con reali benefici per tutta la città ed efficace nella lotta al cambiamento climatico.

Le ragioni principali della nostra opposizione al progetto sono le seguenti:

- **Impatto Ambientale:** è previsto nel progetto che la Cabinovia attraversi le aree Natura 2000, protette ai sensi della Direttiva 2009/147/CE e della Direttiva Habitat 92/43 CEE, quali la ZPS (Zona a protezione Speciale) codice IT33400002 “Aree Carsiche della Venezia Giulia” e la ZSC (Zona Speciale di Conservazione) codice IT3341006 “Carso Triestino e Goriziano”. In particolare nella ZPS gli impianti a fune sono esplicitamente vietati per proteggere il delicato ecosistema e le sue specie in pericolo.

La Valutazione di incidenza (VINCA) della Variante urbanistica al Piano regolatore comunale ha già avuto un esito negativo (ottobre 2023), in quanto è stato valutato che l'infrastruttura prevista potrà determinare:

- perdita e frammentazione di habitat di specie di interesse comunitario (Bosco Bovedo), in particolare per avifauna nidificante, anfibi, coleotteri, chiroteri, anche con stato di conservazione IUCN nazionale “vulnerabile” o “in pericolo”

- riduzione del numero di soggetti e perturbazione alle specie di interesse comunitario, in particolare per alcune specie di uccelli nidificanti e migratrici da rischio di collisione elevato e in generale da disturbo in fase di cantiere e di esercizio, per manutenzione della vegetazione e ruderalizzazione delle aree naturali asservite.

Nonostante i pareri negativi degli organi regionali, l'Amministrazione comunale intende proseguire con il progetto. È assolutamente evidente che la costruzione dell'ovovia impatterebbe sul versante occupato dalla vegetazione con danni permanenti e irreversibili a carico degli ecosistemi attraversati, impatti determinati non solo dalla realizzazione dell'opera ma anche dalla necessità di tenere sgombra da vegetazione arborea una fascia “di servizio e ispezione” comprendente la viabilità di manutenzione ed emergenza.

Il tracciato dell'opera avrebbe quindi un impatto decisamente significativo nel mantenimento dell'integrità e della coerenza della Rete Natura 2000.

La costruzione dell'opera non rispetta il criterio di non arrecare danno significativo all'ambiente (DNSH) in particolare per quanto riguarda l'obiettivo 6 Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

● **Mobilità di massa:** la Cabinovia non sarà un trasporto pubblico rapido di massa! Trieste è nota per il suo potente vento di Bora, che, unito ai tempi per la manutenzione ordinaria e straordinaria, porterebbe alla sospensione del servizio per oltre due mesi all'anno. Questa scarsa affidabilità, legata alle variazioni meteorologiche giornaliere, rende la Cabinovia una soluzione precaria rispetto alle linee esistenti di autobus e treni e non ridurrà in modo significativo l'uso delle auto private in contrasto con tutti gli indirizzi EU per la decarbonizzazione e la mobilità sostenibile. Il finanziamento europeo assegnato al trasporto rapido di massa è evidentemente utilizzato in maniera impropria: spacciato come un modo per ridurre l'uso dell'auto, è dichiaratamente pensato come attrazione turistica.

● **Insostenibilità economica e danni per la comunità:** Successivamente alla presentazione del progetto al Ministero, i costi dello stesso sono lievitati dai 48.7 milioni di euro finanziati dal PNRR a oltre 63 milioni di euro, una parte finanziati (a prestito) dalla Cassa Depositi e Prestiti e una parte a carico del bilancio comunale. Il progetto stesso prevede oltre 4,5 milioni di euro all'anno per i soli costi di manutenzione. Ma quando alla fine l'opera realizzata risulterà non rispettare il criterio europeo DNSH i suoi interi costi di costruzione andrebbero a ricadere sulla cittadinanza.

● **Nessun risparmio di CO₂:** Contrariamente a quanto previsto dagli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs), la Cabinovia non contribuirebbe in modo significativo a ridurre le emissioni di CO₂. Il calcolo della riduzione delle emissioni di CO₂ svolto dal comune risulta, su scala globale del tutto irrilevante (0,00077 % delle emissioni italiane che, a loro volta, sono lo 0,9 % di quelle mondiali). Anche se rapportato alla situazione del Comune di Trieste, la riduzione sarebbe di 0,35 % rispetto a quelle totali emesse ogni anno nel Comune di Trieste; dunque un contributo del tutto insignificante. Stime accurate del bilancio della CO₂ che tengano conto delle emissioni per la costruzione, la fase d'uso e lo smantellamento dell'impianto nonché del mancato assorbimento di CO₂ da parte degli alberi rimossi, non riescono a compensare la riduzione di CO₂ per la sottrazione del traffico automobilistico. Se ne deduce che la cabinovia non ridurrà dunque le emissioni di CO₂. E quindi la cabinovia non avrà effetti positivi sulla salute umana di tale entità da poter derogare alla legge che vieta gli impianti a fune nelle aree Natura 2000.

● **Rischio idrogeologico e cambiamenti climatici:** Il bosco Bovedo e tutto il versante dal ciglione carsico a Barcola sono soggetti a forte rischio idrogeologico: Il tracciato del tratto Bovedo – Campo Romano (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. La condizione idrogeologica sia del bosco Bovedo che della tratta Bovedo - Trieste, dove il terreno è instabile per infiltrazioni di acqua marina, desta preoccupazioni per l'incremento del carico idraulico che si avrà sul territorio a valle del bacino idrogeologico che compete al reticolo idrografico di Bovedo. La situazione potrebbe aggravarsi ulteriormente a causa dell'intensificarsi degli eventi estremi causati dal cambiamento climatico.

● **Nessuna trasparenza né partecipazione della cittadinanza:** La cittadinanza è fortemente contraria al progetto e si è subito organizzata costituendo un Comitato sostenuto da più di trenta organizzazioni civiche, associazioni ambientaliste e partiti locali, che ha preso il nome di Comitato No Ovovia. Il Comitato ha promosso l'indizione di un referendum, che è stato negato, nonostante le 500 firme necessarie al deposito del quesito fossero state raccolte in meno di un giorno. Sono state indette manifestazioni che hanno visto migliaia di partecipanti.

Il Comitato No Ovovia, legalmente costituito, si è dotato di un comitato tecnico scientifico composto da esperte ed esperti, che hanno svolto approfondite analisi che possono essere lette sul sito web noovovia.it. Il Comitato ha sostenuto la presentazione di numerosi ricorsi al Tribunale Amministrativo e ad altri organi giurisdizionali.

Considerati le criticità normative e i significativi impatti ambientali sopra evidenziati, chiediamo

quindi che questo progetto sia fermato e che i fondi a esso dedicati siano reindirizzati verso iniziative sostenibili e a vantaggio della comunità.

Riteniamo necessario infatti che sia garantita l'allocazione responsabile e prudente delle risorse finanziarie del PNRR, nel rispetto del Regolamento europeo sul dispositivo per la ripresa e la resilienza, senza arrecare danno a nessuna componente ambientale, e nell'interesse del bene comune dei cittadini di Trieste.

Informativa ai sensi del Regolamento UE 2016/679. I dati personali forniti verranno trattati e utilizzati per i fini dello svolgimento del procedimento relativo alla presentazione della petizione in oggetto. Il trattamento dei dati sarà svolto con modalità informatica, telematica e/o manuale, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 32 del GDPR. I dati personali forniti saranno conservati per il periodo di tempo necessario per il conseguimento delle finalità per le quali son raccolti e trattati e in conformità alla normativa sulla conservazione e archiviazione degli atti. In ogni momento, in qualità di Interessato, ciascun cittadino firmatario potrà esercitare i propri diritti, ai sensi e per gli effetti degli articoli dal 15 al 22 del GDPR.