

DOCUMENTO 1) LA CABINOVIA : SINTESI...DISCORSIVA

A) IL RAPPORTO TRA PROGETTO E VARIANTE.

PER LA CABINOVIA SONO STATE VARATE DALL' AMMINISTRAZIONE:

- 1) una Deliberazione **DEL CONSIGLIO** per inserire l'opera nel piano che regola lo sviluppo della città (PRGC), dove non era prevista. (**VARIANTE**);
- 2) una Deliberazione **DELLA GIUNTA** per un primo progetto dell'opera (**PFTE**).

Dal punto di vista logico (e della legge) viene **prima** la Variante (punto 1) che con tutto il suo complicato percorso di controlli crea la base giuridico tecnica della cabinovia e **dopo** la serie di progetti (dal PFTE al definitivo e all'esecutivo) che, sempre con maggior precisione, la definiscono. Si sarebbero potute anche fare le due cose insieme, ma solo con una delibera del Consiglio Comunale, unico organo titolato a cambiare il PRGC con una Variante e ad **incidere sui diritti dei cittadini**. invece è successo ... il contrario! Mettendo il carro innanzi ai buoi, **prima è stato deliberato il progetto e dopo la variante**, sperando forse di far avanzare le due cose contemporaneamente anche se su due percorsi diversi, MA CON IL GROSSO RISCHIO DI SPENDERE I SOLDI PER NIENTE..

MA

IL PROGETTO (PFTE)

- può viaggiare veloce, mentre la Variante è lenta;
- è sotto la spada di Damocle dell'esito dei controlli sulla Variante, che possono addirittura bocciarlo soprattutto dal punto di vista ambientale (VincA e DNSH);
- già traballante di suo per i troppi difetti tecnici e giuridici, deve comunque attendere che la Variante arrivi al traguardo (attualmente sempre più lontano) per essere realizzato. Le due strade alla fine devono congiungersi;
- nel percorso si interseca con quello della Variante causando contraddizioni ed incertezze. È il caso dei sondaggi geologici che non si sono potuti fare **non per un immotivato rifiuto dei proprietari o per i dispetti del Comitato. Il Comune doveva sapere che senza la Variante in vigore non avrebbe potuto autorizzare l'accesso a terreni privati. Ha invece pensato che fosse sufficiente una deliberazione di giunta (quella appunto del PFTE) per comprimere dei diritti sacrosanti, tentando per di più di forzare la situazione con lo spettro dell'intervento delle forze dell'ordine.**
- Genera una spesa che, se la variante non viene approvata, ricade sul Comune e quindi sui cittadini.

B) FOCUS SULLE TAPPE DELLA PROGETTUALITA':

DAL PFTE AL P. DEFINITIVO E AL P. ESECUTIVO.

1) **PRIMA TAPPA PROGETTUALE: IL PFTE DELLA GIUNTA:**

mentre le regole del PNRR dicevano che già nella prima tappa il progetto PFTE doveva essere **molto, molto preciso e puntuale, questo PFTE è molto molto generico e superficiale**. Ciò ha originato la prima raffica di contestazioni tecnico scientifiche dal Comitato No Ovovia e gli enti chiamati a valutarlo spesso si sono trovati nella necessità di rinviare il parere ultimo solo dopo la valutazione del progetto definitivo (seconda tappa progettuale). Nei suoi numerosi interventi la Soprintendenza ha dapprima affermato l'impossibilità di pronunciarsi in modo definitivo, proprio per la genericità del progetto e poi, con sempre maggior forza, **ne ha sostenuto l'irrealizzabilità**.

2) **SECONDA TAPPA DEL PERCORSO: INDIVIDUAZIONE DELLA DITTA PER I LAVORI**

velocemente è stato individuato per la realizzazione dell'opera il Raggruppamento Temporaneo di Imprese guidato dalla ditta Leitner, con molte incongruenze sui tempi di produzione degli elaborati e arbitrari rinvii dei termini di consegna. Anche queste carenze sono state puntualmente individuate dal Comitato.

3) **TERZA TAPPA PROGETTUALE: CONSEGNA DEL PROGETTO DEFINITIVO**

(OGGI SIAMO A QUESTO PUNTO DELLA PROCEDURA).

I Componenti del comitato stanno esaminando, ognuno secondo la propria specializzazione, la documentazione, dandosi queste priorità:

- verificare se si tratta **realmente** di un progetto definitivo con le caratteristiche di completezza richieste dalle regole del PNRR;
- isolare i punti in cui i pareri che hanno puntellato il PFTE rinviavano al definitivo, per **verificare se ai dubbi sia stata data risposta**;
- verificare se il progetto supera le osservazioni critiche formulate dal comitato **al PFTE specie per quanto riguarda i presupposti errati, le contraddizioni, nonché la correttezza tecnico scientifica** dei nuovi approfondimenti;
- **verificare** se carenze progettuali e inadempienze possano creare **situazioni di pericolosità**;
- **evidenziare maggiori costi** del progetto definitivo rispetto al PFTE;

4) **QUARTA TAPPA:** Trasmissione da parte del Comune del progetto definitivo ai soggetti

chiamati ad esaminarlo ed approvarlo nella Conferenza dei Servizi. Che si potrà fare ... solo **dopo che la procedura avrà completato il suo lunghissimo cammino fino alla sede europea** e il Definitivo sarà stato adeguato alla stessa, in modo da attraversare indenne la fitta siepe di ulteriori controlli che lo attende.

5) **QUINTA TAPPA:** contraddittorio del Comune con le osservazioni eventualmente formulate dagli enti partecipanti alla Conferenza dei Servizi, convocazione della Conferenza, eventuali variazioni conseguenti del progetto (ad esempio come è stato fatto per rimediare alle Stazioni progettate da Fuksas) e verbale conclusivo. È bene ricordare che tutto l'iter e le modifiche necessarie per adeguare il progetto alle prescrizioni dei vari enti non sono compresi nei costi e tempi della ditta.

6) **SESTA TAPPA :** atti del Comune per l'approvazione dell' esito di detto verbale.

7) **SETTIMA TAPPA :** dopo il superamento degli ulteriori controlli sul Definitivo, la successiva produzione consegna e validazione del Comune e passaggio finale in un Provvedimento regionale, il PAUR regionale.

fino al completamento della variante non sono probabili ulteriori passi avanti del Comune, perché, come ammettono anche gli estensori del progetto, bisogna aspettare al traguardo la Variante.

B) FOCUS SULLA VARIANTE.

I livelli dei controlli ambientali (VincA).

UN PRIMO STOP per la Variante si affaccia, prima ancora di iniziare il percorso: salta infatti la tesi del Comune che il divieto posto dalla legge alla costruzione di impianti a fune su zone protette non valga per la cabinovia triestina; la Regione, sentiti gli organi statali, blocca il transito per approfondimenti;

Chiede al Comune **la dimostrazione che l'opera sia necessaria per la salute dell'uomo, per la sicurezza pubblica o abbia conseguenze positive di primaria importanza (!) per l'ambiente.**

La dimostrazione fornita dal Comune, con un convulso susseguirsi di dati, non ha il rigore necessario - i presupposti sono incerti, sbagliati e contraddittori come contestato dagli esperti del Comitato - ma, pur vacillante, convince alla fine la Regione che, dopo aver chiamato a raccolta gli Enti ambientali più o meno consenzienti in una 'Conferenza istruttoria', concorda **sull'assoluta necessità dell'opera per salute e sicurezza pubbliche.**

Anche i conti fatti dalla Regione non tornano: alle illogicità manifeste e alle contraddizioni della Variante si aggiungono altri errori che suscitano molti dubbi giuridici e soprattutto tecnici sulla

validità dell'”**assoluzione regionale**”.

UN SECONDO STOP. Con il semaforo verde la Variante prosegue il cammino per affrontare il percorso di valutazione ambientale.

Trova però un secondo ostacolo, molto pesante, nella profondità dei controlli: per un'opera che incide zone protette (Natura 2000), l'indagine, definita **VincA DI II LIVELLO**, è più elevata. Il Servizio di Biodiversità regionale, senza se e senza ma, emette una sentenza **negativa**.

L'opera prevista dalla variante quindi **non si ha da fare**, pur essendo stata accertata (!) da un altro Servizio Regionale che di essa beneficerebbero sia la salute dell'uomo che la sicurezza pubblica.

... a meno che ...

il Comune non chieda, come ha fatto, di affrontare **un grado di controllo più elevato** lungo un percorso ancora più difficile (**VincA DI III LIVELLO**) senza tener conto dei segnali negativi sempre più forti che la Soprintendenza ha lanciato a livello locale, ministeriale e anche di PNRR.

Questo percorso è stato studiato per i casi in cui, pur essendo **certo il danno ambientale** si può tuttavia dimostrare che i benefici che ne conseguono per la comunità sono tali da giustificare il sacrificio. Si tratta di direttive europee che la Regione ha calato a livello locale.

(OGGI SIAMO A QUESTO PUNTO DELLA PROCEDURA).

I PUNTI SALIENTI DEL PERCORSO, MOLTO LUNGO E COMPLESSO, SONO:

1. **dimostrare che non esistano soluzioni alternative** che propongano un collegamento tra il porto vecchio e l'altipiano che danneggino l'ambiente meno di quello proposto. Finora il Comune ha prospettato **solo** ipotesi **funiviarie** tra il Carso e la città, che devono tutte fare i conti con lo stesso divieto assoluto e le pressoché impossibili giustificazioni affrontate al primo Stop;
2. **la presenza di motivi imperativi di interesse pubblico**, il che richiede una dimostrazione oggettiva molto più accurata di quanto fatto in fase di superamento del primo stop per ottenere la deroga al divieto assoluto di impianti a fune;
3. non basta, **il danno** causato alle zone protette deve essere 'compensato' con adeguate misure (**misure di compensazione**) come vuole la normativa: si tratta ad esempio di individuare un'area simile, confinante, con le stesse caratteristiche ambientali, la stessa estensione, da proteggere nello stesso modo di quella danneggiata.... Insomma, creare dal nulla un altro Bosco Bovedo!
4. L'indicazione della Regione è che i punti 1) e 2) devono essere sviluppati già nella fase di

VincA di II livello, **ma di ciò non vi è traccia nei documenti.**

5. La misure **devono essere realizzate prima che la costruzione della cabinovia possa arrecare danni ambientali.**

Intanto per una consulenza su tutto quanto riguarda il tema ambientale, e quindi anche i punti da 1 a 4, il Comune **ha incaricato l'Università**; non quella di Trieste alla quale aveva già affidato gli approfondimenti della materia, ma senza spiegarne il perché, quella **di Udine**, ...

Tornando al percorso nella giungla normativa, (norme europee nazionali e regionali in fase di prima applicazione o quasi) sono definiti questi ulteriori adempimenti:

- 1) **i Servizi tecnici regionali devono** a) valutare le misure di compensazione
- b) predisporre un modulo da trasmettere alla Comunità europea che sintetizzi i motivi della valutazione negativa, l'assenza di alternative, i motivi di rilevante interesse pubblico etc..
- 3) **la Giunta regionale deve** deliberare esprimendosi sulla consistenza e alla importanza strategica dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico e approvare le compensazioni
- 3) **il Ministero deve** vagliare approfonditamente il tutto e

a) approvare o b) formulare osservazioni o c) rigettare il tutto.

4) Solo in caso di valutazione positiva il tutto andrà alla **Commissione Europea** e solo dopo la Variante potrà ritornare in Consiglio dove, dopo che l'amministrazione avrà dato risposta a tutti i pareri negativi e alle innumerevoli 'osservazioni/contestazioni' dei cittadini, potrà finalmente essere rideliberata, dando semaforo verde via al progetto definitivo e a quello esecutivo!!!

Questo se tutto fila liscio, se i progetti non devono essere ritoccati, se la Commissione Europea non ritiene che sia violato il principio sacro del PNRR di non recare danno all'ambiente (DNSH) e **nega il finanziamento**