

PROGETTO CABINOVIA:

UN PROCEDIMENTO POCO TRASPARENTE FRA FORZATURE, VIOLAZIONI E DICHIARAZIONI NON VERITIERE

Nell'annosa vicenda della cabinovia si fa sempre più forte il dubbio che l'Amministrazione comunale, nel gestire una cosa pubblica, abbia operato senza la necessaria avvedutezza pur di arrivare, in ogni modo e con una volontà testarda, alla realizzazione dell'opera.

Non si tratta solo degli errori nei provvedimenti, che hanno causato troppo frequenti rifacimenti di delibere e decreti, ma anche delle molte imprecisioni ed approssimazioni, anche relative a dati essenziali. Più gravi ancora le interpretazioni forzate o addirittura errate, difese contro ogni evidenza, e le frequenti violazioni delle procedure definite dalle norme. Soprattutto non si capisce la tanta fretta, che perdura tuttora, quando è chiaro che la tempistica del PNRR è stata cancellata insieme al finanziamento.

Nei punti seguenti sono evidenziati i **sintomi più forti** di un uso del potere amministrativo a nostro avviso mal gestito.

1. INCONGRUENZE TRA I PROBLEMI E LA LORO SOLUZIONE.

Il Comune afferma di ritenere necessaria la cabinovia per:

- eliminare una congestione di traffico all'ingresso nord a Trieste, che oggi non esiste e che, se si verificherà in futuro, si potrà comunque risolvere con treni, tram o bus;
- migliorare la qualità dell'aria. Con mezzi adeguati come i bus elettrici (che peraltro Trieste Trasporti sta già acquistando con finanziamenti PNRR), si può ottenere un calo dell'inquinamento ben superiore a quello, addirittura irrilevante, prospettato dalla cabinovia; ai numerosi studi del Comitato, reperibili in rete, si aggiunge ora un significativo articolo delle Università di Trieste e Maribor pubblicato su una prestigiosa rivista scientifica;
- rendere facile e rapido il transito delle future presunte "masse" metropolitane di pendolari e turisti in transito tra l'altopiano e la città (definizione richiesta per l'inserimento nel PNRR) : già oggi queste "masse" dispongono di rapidi collegamenti col centro urbano. Il ripristino del tram di Opicina sarà la risposta anche ai turisti, che la sollecitano da quasi un decennio. Tanto, infatti, è durata l'inattività dell'antico mezzo, che resta inspiegabile e fa sorgere dubbi ove si pensi alla parziale coincidenza di tempi e percorso con la cabinovia.

La coerenza della soluzione proposta per i tre obiettivi dell'Amministrazione è stata analizzata dagli esperti del Comitato NoOvovia, che hanno rilevato tutte le forzature dei dati operate dal Comune. Gli approfondimenti sono disponibili al link del Comitato, al quale ognuno può accedere.

Già inizialmente sembrava **predestinato** che l'impianto a fune dovesse emergere **quale unica scelta possibile**. E spesso sembra che siano i tre obiettivi a esser stati cuciti apposta sul progetto.

Ma la **soluzione ‘a fune’ non doveva nemmeno essere presa in considerazione** e risulta difficile capire le motivazioni della decisione presa perché, riteniamo, **non si poteva non sapere che:**

- la legge **vieta** in modo **assoluto** la costruzione di impianti a fune in zona Natura 2000. Non a caso, nell'inoltrare il progetto, il Comune sembra aver trascurato di informare compiutamente gli Uffici ministeriali che l'impianto avrebbe attraversato una zona inviolabile, protetta dalla direttiva europea Habitat (NATURA 2000). Poi ha testardamente sostenuto - per propria unilaterale interpretazione- che il divieto riguardasse solo gli impianti sciistici e ha desistito solo dopo il chiaro parere contrario dell'Avvocatura dello Stato, richiesto dalla Regione, evidentemente poco persuasa delle argomentazioni comunali;
- secondo l'interpretazione corretta invece il **divieto di legge c'è** e si può superare solo in casi di **assoluta necessità** e cioè in circostanze di **forza maggiore**, tali da rendere l'opera indispensabile per tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini o capace di produrre benefici di primaria importanza per l'Ambiente, il che sarebbe addirittura una contraddizione in termini dato che è stato giudicato dannoso dagli organi di controllo;
- la dimostrazione di queste circostanze era impossibile, a meno di **forzature ed esagerazioni**, perché era ed è evidente che a Trieste manca quella situazione di pericolosità alla quale la cittadinanza andrebbe incontro senza le cabine, anzi, per effetto della bora e della ventosità in genere dei luoghi, il "pericolo" è esattamente in senso opposto;
- in ogni caso la legge impone di scegliere un progetto, solo con una motivazione solida ed adeguata, dopo aver simulato ed analizzato, con gli stessi criteri usati per il progetto adottato, altre soluzioni credibili, in grado di rispondere alle esigenze dell'Amministrazione e ovviamente della collettività servita. Invece, per rispettare, riteniamo, solo formalmente la norma, all'inizio, **il confronto era stato fatto principalmente con altri impianti a fune, chiaramente impraticabili**. Ma anche le ipotesi progettuali aggiunte successivamente, sembrano esser state create ad arte per essere scartate.

2. LA NEUTRALIZZAZIONE DEL DIVIETO.

Quando la documentazione delle circostanze di forza maggiore, ovvero dello stato di necessità che giustificava la deroga al divieto assoluto di costruzione, è approdata alla Regione FVG per i controlli di rito, le procedure si sono ingarbugliate.

Gli uffici regionali hanno sospeso il cammino usuale dei controlli, aprendo una parentesi di sei mesi, un sub-procedimento cioè, per approfondire l'analisi dei documenti comunali, evidentemente di non facile valutazione. In questo lasso di tempo però l'indagine è stata condotta **senza mai riesaminare nella sostanza i dati forniti dal Comune**, come sarebbe stato invece necessario nell'unico controllo previsto in tutta la procedura che non fosse solo formale: la Regione sembra aver accettato **passivamente quanto dichiarato dallo stesso Ente sul quale stava esercitando il controllo**.

Incaricato di fornire gli elementi richiesti è stato sempre uno stesso esperto esterno del quale il Comune si è avvalso lungo tutto il percorso della Variante 12. Questi ha provveduto ad argomentare su tutti gli aspetti rilevanti: dalla riduzione delle emissioni di CO2, **che peraltro non è stato validata da un soggetto “veramente” terzo ed abilitato**, alla quantità degli incidenti stradali in meno, dal futuro enorme afflusso di potenziali viaggiatori alla poca influenza del vento sulla struttura e alla dimostrazione dell'assenza di soluzioni alternative, laddove, nel contempo, la stessa società a partecipazione comunale, Trieste Trasporti Spa, acquisiva ben oltre una decina di mezzi elettrici.

Le relazioni di esperti qualificati del Comitato NoOvovia che contestano in modo approfondito metodi e dati di questo lavoro sono disponibili in rete.

La Regione nel corso di questo **inusuale ‘sub procedimento’** ha poi chiesto i pareri di enti e servizi competenti che, supponiamo, pur riluttanti a pronunciarsi contro il buonsenso, non abbiano avuto tuttavia la forza di fare chiarezza, verosimilmente per non essere tacciati di far correre alla città il rischio di perdere i fondi europei. Da qui l’uso di molti condizionali, molti luoghi comuni per “rispondere senza rispondere” da parte di Arpa, ASUGI e altri. Il solo Servizio biodiversità regionale, effettuando il controllo di secondo livello (**Valutazione di incidenza VINCA 2**), ha certificato il futuro **danno ambientale**.

Nel documento finale che doveva sbloccare il cammino della Variante chiudendo il sub-procedimento, il **Servizio regionale competente ha commesso addirittura un macroscopico errore di calcolo**, che ha fatto ammontare il risparmio di CO2 addirittura al 48% del totale delle emissioni annue cittadine, dato contestatissimo e mai corretto in seguito, che sarebbe risultato decisivo per “gonfiare” in modo abnorme il beneficio ambientale apportato dalla cabinovia.

Visto l’esito negativo della VINCA 2, il Comune, con un documento a firma del dirigente, ha scelto di deviare la procedura su un **‘percorso di riserva’ che consentiva di superare il blocco del divieto** provocato dal controllo negativo VINCA 2. Sembra anomalo che l’avvio della terza fase di controlli **sia stato richiesto solamente dal dirigente** e non anche dall’organo politico comunale, che, per logica e diritto, doveva essere chiamato, a nostro avviso, ad esprimersi sulla necessità di proseguire sul sempre più incerto percorso della Variante, in considerazione della spesa del progetto e dei molti interessi, pubblici e privati, coinvolti.

Il ‘percorso di riserva’ previsto dalla normativa e scelto dal Comune, consente di realizzare l’opera dannosa **quando sia giudicata indispensabile**, affrontando un **terzo livello di controllo (VINCA 3)** che permette di danneggiare l’ambiente a patto che l’Amministrazione **1) verifichi l’assenza di alternative al piano/progetto, 2) verifichi la necessità assoluta dell’opera, 3) preveda delle misure compensative al danno ambientale**.

Poiché Regione e Comune ritenevano che nel corso del sub procedimento fossero stati ampiamente dimostrati i punti 1 e 2, si trattava di affrontare il solo punto 3.

I documenti giustificativi di questo ulteriore passo sono stati trasmessi alla Regione che si apprestava quindi a deliberare il via libera alla Variante 12 dichiarando rapidamente il superamento dell’ultima fase di controllo VINCA 3.

3. UNA SENTENZA TAR MALE INTERPRETATA E UNA FRETTA INSPIEGABILE

Nello stesso giorno e nelle stesse ore in cui la questione veniva esaminata dalla Giunta regionale **sono state rese pubbliche le sentenze n. 199 e 200 del TAR del 29/5/2024 che hanno annullato tutto il sub procedimento, sul quale si basava l’atto in via di adozione**. Bisognava rifare tutto secondo i dettami dei giudici, ma la Giunta, invece di ritirare la proposta, ha inspiegabilmente voluto approvarla con il numero 784. La revoca è stata fatta una settimana dopo, insieme all’approvazione di un nuovo via libera, con la delibera n. 864, sempre della Giunta **che, in soli sei giorni lavorativi, ha rifatto le procedure annullate dal Tribunale**; nella nuova edizione però, seguendo **solo formalmente** le indicazioni dei giudici amministrativi, sembra si siano solo rimescolate le carte richiedendo nuovamente i pareri degli stessi enti e servizi consultati nei sei mesi della sub procedura, che, rapidissimamente acquisiti, sono risultati inverosimilmente simili ai precedenti.

Poi, sempre precipitosamente, la Regione ha inviato al MASE (Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica) la documentazione richiesta dalle norme e, acquisitone l'assenso, ha ultimato la fase di controllo. **Il Comune ha avuto il via libera per l'approvazione della Variante 12.**

4. UTILIZZO DELLE MODALITÀ PNRR PER FORZARE LE PROCEDURE

Le Amministrazioni hanno rincorso i tempi stretti del PNRR (che si riteneva acquisito), con stragemmi e forzando le procedure legittime.

Il Comune ha “messo il carro innanzi ai buoi” adottando il progetto (in chiaro Piano Finanziario Tecnico Economico o PFTE) dell'opera con una delibera della Giunta, **prima che il Consiglio ne varasse le indispensabili fondamenta** modificando il piano regolatore (PRGC) con la VARIANTE 12, che avrebbe conferito al progetto la conformità urbanistica.

Anche la **Regione ha rilasciato la concessione per la costruzione e l'esercizio della cabinovia prima dell'approvazione della VARIANTE**. La concessione, la cui procedura in prima battuta è stata sbagliata e ha dovuto essere rifatta con una convalida, è stata poi annullata seccamente dal TAR proprio perché mancava della base giuridica.

Ma non si poteva non sapere che:

- per legge la Giunta non può sostituire il Consiglio, specie quando si tratti dei diritti dei cittadini;
- questo piano PFTE giuntale non può essere operativo prima che la VARIANTE consiliare abbia completato il suo percorso;
- nessuna concessione può essere data prima che la VARIANTE consiliare abbia completato il suo percorso;
- in assenza della VARIANTE sembra temerario e illogico bandire la gara e affidare i lavori alla ditta Leitner.

5. LA PREMATURA MINACCIA DELL'ESPROPRIO.

In maniera pasticciata e prematura, quasi per voler preconstituire uno “stato di fatto”, il Comune:

- ha sbagliato la compilazione degli elenchi dei proprietari ed ha dovuto ripubblicare per tre volte i preavvisi di esproprio, creando confusione e un ingiustificato allarme tra gli interessati;
- ha consentito alla ditta di iniziare i sondaggi anche nei terreni privati, paventando un pericolo di reazioni che ha indotto all'utilizzo delle forze dell'ordine in assetto antisommossa, sembra più per intimidire i proprietari che per proteggere gli addetti dell'impresa. Ne è risultato che l'esagerata e minacciosa presenza di agenti al cospetto di cittadini inermi e per lo più anziani, si è rivelata inutile.

Ma, ci sembra, non si poteva non sapere che

- senza la base giuridica di appoggio data dalla VARIANTE consiliare non si poteva aggredire il diritto di proprietà dei cittadini, che costituisce una delle colonne portanti della nostra Costituzione;
- così facendo si usciva dagli ambiti del diritto e che, di fronte al fermo e legittimo rifiuto di accesso opposto dai privati, in quanto preteso senza le garanzie di legge, le forze dell'ordine si sarebbero dovute ritirare;
- si sarebbe dovuta negare, a nostro avviso, la concessione di proroghe alla ditta e in particolare quella motivata dall'impossibilità (dovuta peraltro ai pasticci dello stesso Comune) di accedere ai siti privati di perforazione.

6. IL MANCATO APPROFONDIMENTO DEL PRINCIPIO BASE DEL PNRR.

Per osare tanto il Comune sembra che fosse **assolutamente certo** del finanziamento PNRR.

Ma, noi riteniamo, non si poteva non sapere che:

- i finanziamenti del Piano Europeo erano rigidamente condizionati al rispetto del **principio del DNSH**;
- non sarebbero bastate le dichiarazioni formali fornite al Ministero competente e firmate a pena di espressa responsabilità penale, che il Progetto era coerente con il principio base di non recare danno significativo all'ambiente (DNSH);
- rendevano una dichiarazione non rispondente alla verità nell'attestare che il progetto fosse presente nel Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS), come richiesto, a pena di esclusione dei finanziamenti, dal Ministero;
- il finanziamento PNRR del Piano era destinato a cadere in caso di accertamento della sua dannosità ambientale nelle fasi dei controlli;
- il futuro danno alla zona protetta Natura 2000 era già stato dichiarato proprio negli atti della Variante 12;
- nel corso dei controlli regionali, il Servizio di biodiversità era obbligato a certificare tale danno, come puntualmente ha fatto, emettendo una VINCA negativa di II livello;
- **nonostante le loro dichiarazioni formali**, il Ministero, vista la VINCA negativa, **avrebbe escluso il finanziamento PNRR**. Un esito scontato date le circolari e le sentenze interpretative europee e nazionali, facilmente reperibili.

Inoltre, non si poteva non ricordare che

già nel giugno del 2022 l'allora dirigente del **Servizio valutazioni ambientali della Regione aveva richiamato la loro attenzione sulla portata del principio DNSH**, oltre a segnalare impietosamente, ma inutilmente le carenze del progetto ancora in fase di elaborazione.

7. LE ZONE D'OMBRA DEGLI INIZI DELLA VARIANTE.

Nel documento fondamentale della prima versione della prima deliberazione consiliare della Variante (n.60/22) si fa espresso rinvio ad una Relazione Lamanna, altrove citata come Studio, dichiarata addirittura

ra parte integrante della documentazione. Ma la **Relazione / Studio non figura tra gli allegati affissi all'Albo, dove è stata inserita solo nel gennaio dell'anno successivo, senza firma né data, né intestazione** e, cosa più importante, **non è stata inviata ai Consigli circoscrizionali** che agli inizi di dicembre hanno dovuto dare il loro parere senza poterla consultare. Questo è un elemento rilevante, considerato che senza quel documento non si possono proprio capire elementi fondamentali dell'intero progetto.

Poiché la prima delibera della Variante 12 era sbagliata, la stessa è stata corretta con una seconda, la n. 5/23, in cui il documento Lamanna finalmente compare. Nel nuovo testo deliberativo si afferma che i Consigli avevano già avuto a disposizione l'intera documentazione della prima versione della variante, **(il che non risponde al vero, perché allora mancava, come detto, il documento Lamanna, essenziale per capire il progetto deliberato, specie per le ipotesi che esso faceva di una diversa struttura dei trasporti pubblici per le zone dell'altopiano)** e che per tale motivo **non era necessario un 'nuovo' passaggio** nei Consigli Circoscrizionali.

Non si poteva, riteniamo, non conoscere l'importanza dei regolamenti comunali e il valore di una corretta pubblicazione degli atti

Oltre a ciò, nei documenti dell'intera procedura si dichiara che la cabinovia era inserita nel piano regolatore PRGC. In realtà la questione è molto più complessa e l'affermazione non risponde a realtà. La traccia di cabinovia presente nel PRGC è quella nell'ambito del Porto vecchio, mentre la traccia da Barcola Bovedo ad Opicina figura solo nel Piano struttura, che non ha valore conformativo; perciò, è come se non ci fosse. Chi gestisce lo strumento urbanistico non solo non poteva farlo, ma che non si dovesse legittimare la Variante n.6 e l'Accordo di programma, in quanto recavano una previsione di tracciato che usciva dall'ambito del P.V. oggetto dell'accordo ed erano firmati dai presidenti della Regione e dell'Autorità portuale, che non avevano titolo per decidere su aree non ricomprese nell'ambito territoriale dell'accordo stesso.

L'altra ricorrente dichiarazione che l'opera era inserita nel PUMS non trova conferma in quanto nel Rapporto Ambientale del PUMS dd.12/1/2021, si elencano le azioni e i progetti esclusi dal medesimo in cui rientra pure il progetto "Ovovia Opicina-Porto Vecchio".

8. I TANTI INCARICHI PROFESSIONALI ESTERNI E LA MANCANZA DI INCARICHI CHE SAREBBE-RO STATI INVECE NECESSARI.

Il Comune ha affidato una quantità inusuale di incarichi esterni, alcuni fuori finanziamento PNRR e quindi con fondi propri per una somma totale ingente. Limitandoci a quelli più eclatanti si parte con l'affidamento di uno studio Monplan, poi sviluppato dalla ditta Pland e integrato dall'ing. Lamanna, ma non è chiaro perché quest'ultimo documento non sia stato citato correttamente nelle delibere, perché non sia stato firmato quando è stato finalmente esposto all'Albo, perché sia stato trasmesso informalmente alla Regione. Sempre lo stesso professionista, spaziando agevolmente in campi specifici diversi e rivisitando i dati documentali della ditta Pland ha prodotto gli elaborati nel sub-procedimento inserito nella procedura regionale di controllo. Successivamente ha fornito la documentazione dei tre elementi richiesti per superare il controllo VINCA di III livello e cioè le 1) ipotesi alternative alla cabinovia, 2) l'esistenza di motivi imperativi di pubblico interesse per la realizzazione dell'opera, 3) il miglioramento previsto della salute e sicurezza della cittadinanza.

A noi sembra che, per una impostazione effettivamente completa ed adeguata del lavoro, la complessità di questi argomenti avrebbe richiesto una molteplicità di tecnici specializzati nelle singole materie ed individuati con procedure trasparenti affinché la collettività fosse convinta che il "meglio sul mercato" si occupasse del bene pubblico.

Un caso eclatante è stato quello dell'architetto Fuksas che ha progettato le due stazioni di testa e i sostegni nella tratta Porto Vecchio – Barcola.

Qui l'incarico è stato affidato al limite del valore dell'affidamento diretto (€ 139.000,00) con un ricorso diretto ad una "archistar".

Il progetto è poi stato ritirato su ineludibile richiesta della Soprintendenza. Non solo, ma la relativa spesa è stata assunta prima dell'approvazione del bilancio ed è addirittura motivata come **"indispensabile ed urgente per la pubblica sicurezza e la pubblica incolumità"**: ma non è chiaro come la sicurezza e l'incolumità fossero in pericolo senza l'incarico e **ci sembra che non si potesse non sapere** che il Porto Vecchio ha dei vincoli particolari in quanto bene culturale.

Un altro incarico dato all'Università di Trieste ha fissato una data di consegna talmente ravvicinata da sembrare incompatibile con la complessità richiesta dal lavoro affidato. Oltre a ciò, il contratto sembra formulato in modo da orientare l'Università a produrre i risultati che il Comune si attendeva.

L'aggiudicazione alla ditta Leitner poi è stata affidata in esito a una gara per la quale il termine di consegna del progetto di cento giorni era un elemento decisivo nella valutazione delle offerte. E invece **questo termine è stato prorogato per ben due volte e, con motivazioni quantomeno incerte**, i 100 giorni sono diventati 190. Anche in questo caso **non si poteva non conoscere** i tempi che sarebbero stati necessari per una progettazione tanto complessa e l'importanza che il termine di consegna aveva nell'aggiudicazione.

Rasenta l'incomprensibilità il fatto che, persino nella vicenda giudiziaria, pur potendo giovare di una propria Avvocatura composta da più avvocati, e anche di quella regionale composta da quasi una decina di avvocati, molti a livello di dirigenti, il Comune abbia affidato un lucroso incarico di supporto a uno studio esterno di Padova, che ha co-rappresentato il Comune in giudizio.

Ma un aspetto appare decisivo: per controbattere alla serietà delle argomentazioni economiche degli esperti del Comitato NoOvovia si sarebbe dovuto affidare ad uno o più studi imparziali la predisposizione di un piano gestionale per la valutazione **certa** della possibilità di rientro economico dell'opera e della sua effettiva sostenibilità. Un piano serio ed esaustivo comprensivo di un'accurata indagine demoscopica sul gradimento del mezzo nonché dei siti di arrivo e di partenza da parte delle "masse" alle quali è dedicata l'opera. Inoltre, tale studio avrebbe dovuto prefigurare i costi aggiuntivi per dare effettivi servizi a queste "masse" turistiche che, a piedi, si sarebbero trovate in una sorta di deserto ai due capolinea della cabinovia.

9. DEFINIZIONI AMBIGUE.

Già inizialmente la cabinovia è stata qualificata in maniera esagerata e impropria quale 'struttura metropolitana', quale mezzo di trasporto pubblico locale (qualificazione negata dalla Regione), quale 'mezzo di mobilità di massa'. **Definizioni tutte indispensabili per rientrare nel PNRR, ma che mal rappresentano la realtà triestina.**

Negli allegati alla deliberazione 12 si sostiene che la cabinovia è un collegamento a basso impatto ambientale, (quando in altra parte **si riconosce invece che reca danni all'ambiente**), per sempre risolutivo della problematica di accesso alla città da Nord (tralasciando che gestirà solo una parte molto piccola del traffico passeggeri), nonché una piattaforma integrata per la mobilità sostenibile su scala locale e internazionale etc.

Al di là di ciò, appare grave **l'insufficienza delle fotosimulazioni**, che sono imprecise, scattate da lontano, ritraggono esclusivamente le funi e assolutamente non lasciano nemmeno immaginare l'effetto barriera del transito di una cabina ogni dieci secondi, l'impatto visivo dei piloni e del corridoio creato dagli alberi abbattuti nel bosco. La palese insufficienza delle fotosimulazioni **non è mai stata rilevata dal Comu-**

ne né dalla Regione, mentre ha indotto il Ministero della cultura-Soprintendenza Speciale per Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza a dichiararle inattendibili nel suo parere contrario all'infrastruttura.

GLI INTERVENTI DEL TRIBUNALE AMMINISTRATIVO DEL FRIULI VENEZIA GIULIA.

I residenti coinvolti negli espropri e le Associazioni ambientaliste hanno impugnato al TAR di Trieste gli atti delle Amministrazioni comunale e regionale che ritenevano lesivi dei loro diritti e interessi legittimi.

Finora una prima sentenza è intervenuta **annullando del tutto** il sub procedimento giustificativo della deroga al divieto di costruire una cabinovia in Zona natura 2000.

È stata successivamente impugnata anche la delibera regionale 864, quella rifatta dopo l'annullamento della prima e il Tribunale, evidentemente poco convinto delle motivazioni addotte, **ha recentemente richiesto con ordinanza alla Regione, ulteriori approfondimenti da fornire nel termine perentorio di 30 giorni.**

Precedentemente era stato impugnato l'atto regionale di concessione per la costruzione e l'esercizio della cabinovia, poi **radicalmente annullato dal Tar con motivazioni molto pesanti.**

SINTESI

Tutti i sintomi esposti danno un quadro in cui **si doveva sapere** fin dall'inizio che il progetto non era finanziabile con il PNRR e:

- si è puntato sulla pura formalità dei controlli statali, confidando che bastasse la sottoscrizione dei moduli informatici che attestavano di essere in regola con il PNRR per giungere alla realizzazione della cabinovia;
- È nostra opinione che pur sapendolo incerto, si siano usati tutti i vantaggi concessi dal finanziamento PNRR, in termini di procedure abbreviate ed anche di sostanziale quasi-immunità rispetto alle possibili indagini della Procura della Corte dei Conti;
- si è favorito un clima di "pressione" su enti e servizi coinvolti nella procedura, che confermavano l'utilità dell'opera, tutti più o meno timidamente, per non essere tacciati di aver cagionato la perdita di un'occasione per la città.

Con la scusa delle tempistiche strette si sono **varati** - e la nostra opinione è che lo si sia **fatto temerariamente** perché mancava, come ha rilevato il TAR, l'indispensabile solida base giuridica della Variante - **i seguenti atti:**

- il PFTE giuntale, deliberato **prima** della Variante consiliare, nella certezza che questa, sorretta, come detto, dal miraggio PNRR, corresse senza intoppi e giungesse in tempo per sanare il PFTE stesso;
- la procedura di gara, l'aggiudicazione dei lavori alla ditta vincitrice, e addirittura la stipula immediata del contratto, che correttezza e cautela volevano fosse rinviata almeno al momento in cui ci sarebbe stata la certezza dell'effettivo inizio dei lavori, senza contare che altri accorgimenti si potevano attuare per evitare di impantanarsi in future richieste di risarcimento dei danni a una ditta della dimensioni della Leitner;

- la prematura concessione regionale.

Si è limitata al massimo l'informazione giuridicamente dovuta alla cittadinanza e si è addirittura negato il referendum con la motivazione, **già molto dubbia allora e che oggi si dimostra inesistente**, di una sua incompatibilità con la dimensione europea conferita al progetto dal PNRR.

Si è enfatizzato troppo spesso il ruolo del Comune quale mero esecutore di una volontà nazionale e sovranazionale, pur nell'insicurezza di tale esagerata qualificazione, che dipendeva esclusivamente dall'essere inserito nel PNRR; di più, in alcuni casi si è sostenuto che di per sé l'inserimento del progetto nel piano ne determinava la "pubblica utilità".

Non si sono fermate le procedure dopo la perdita del finanziamento, ed anzi vi è stata un'ulteriore accelerazione per arrivare alla realizzazione dell'opera.

Il risultato è un pasticcio giuridico in cui le **due deliberazioni base (PFTE e Variante) sono ridotte a mera apparenza** perché la loro motivazione, ancora strettamente connessa a un PNRR che non c'è più, viene a mancare. In particolare il "vecchio" progetto della cabinovia (PFTE) dovrebbe essere rivisto dalle fondamenta in uno con il subentro del nuovo finanziamento. Se il Comune si ostinerà a portarlo avanti inalterato, privo di coerenza interna come è, vi è la certezza che perda qualche ulteriore pezzo nella lunga strada che le procedure gli faranno ancora fare. Prima però la delibera della Variante, anch'essa in equilibrio molto instabile, deve approdare in Consiglio, resistendo ai colpi dei numerosi ricorsi che la prendono di mira.

COMITATO NOOVOVIA

FEBBRAIO 2025