

Sintesi della conferenza stampa del Comitato NoOvovia del 26/1/24

Dopo aver ricordato due eminenti personalità triestine recentemente scomparse, il prof. Livio Poldini e il dottor Giulio Montenero, per il loro impegno civile a favore della cultura e dell'ambiente, il coordinatore del Comitato NoOvovia, arch. William Starc, ha comunicato che 10.000 firme sono state raccolte in decine di banchetti, lo scorso mese di dicembre, per la presentazione di una petizione alla Commissione Europea in cui si chiede che il progetto della Cabinovia non usufruisca dei fondi del PNRR perché non rispetta i requisiti di sostenibilità ambientale. Il Comitato intende organizzare a Roma, congiuntamente con le associazioni ambientaliste nazionali Legambiente, LIPU e WWF, che hanno presentato ricorso al TAR contro la cabinovia, una conferenza stampa per illustrare la petizione che verrà inviata al Parlamento Europeo e le motivazioni per cui il progetto è in contrasto con i principi e i dettami del PNRR.

L'arch. Starc ha poi evidenziato lo stato dei procedimenti in corso, con particolare riguardo alla Variante, alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e alla Valutazione di Incidenza (VINCA). Di fronte alla particolare complessità delle procedure in corso, il Comune si trova di fronte a un percorso lungo e complesso, che in questo momento vede ferma la variante urbanistica n. 12 "Accesso Nord", dopo che la Regione ha concluso con giudizio negativo la VINCA di II livello. Il ricorso del Comune alla VINCA di III livello richiede di valutare soluzioni alternative, cosa che il Comune si è sempre rifiutato di fare.

Il prof. Maurizio Fermeglia ha illustrato una sintesi delle omissioni, carenze e imprecisioni del progetto Definitivo, predisposto dalle Imprese che hanno vinto l'appalto, consegnato lo scorso novembre al Comune. Per ognuno dei temi cruciali, cioè l'insostenibilità economica, gli effetti del vento, l'errato dimensionamento dei parcheggi, l'impatto ambientale sul sito Natura 2000, il rischio idrogeologico, l'impatto paesaggistico in Porto vecchio e la mancata riduzione delle emissioni di CO2, sono intervenuti i tecnici esperti e gli scienziati che collaborano col Comitato NoOvovia, denunciando le gravi carenze e gli errori del progetto definitivo.

In allegato:

- 1) sintesi sulle procedure
- 2) commenti e considerazioni sul progetto definitivo

il Comitato NoOvovia

info@noovovia.it

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 beneficeranno 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**

Ovovia progetto definitivo: alcuni commenti

Insostenibilità
economica: passeggeri
sovrastimati

Sugli effetti del vento
calcoli di progetto
carenti

Parcheggi ampiamente
sottostimati

Forte impatto
ambientale in un sito
natura 2000

Rischio idrogeologico non
viene valutato

Non ridurrà le emissioni
di CO₂ e quindi non avrà
effetti positivi sulla
salute

Valutazione di incidenza: il punto sul procedimento della Variante

Ha ottenuto **parere negativo sulla valutazione di incidenza** di II° livello e quindi il proponente (Comune di Ts) ora deve (può):

1. proporre **diverse alternative progettuali** (alla cabinovia) fra cui l'opzione "zero": "è veramente necessaria una cabinovia a Trieste?"
2. Accertare e motivare la sussistenza degli "**imperativi motivi di rilevante interesse pubblico**" (compito della Regione FVG)
3. successivamente al superamento dei punti 1 e 2 accedere alla VINCA III livello che permette una deroga attuando preliminarmente ogni necessaria **misura di compensazione** (*provvedimenti indipendenti dal progetto*)
4. solo dopo l'attuazione delle misure di compensazione (**finanziate e garantite dal proponente compresi i monitoraggi!**) possono essere iniziati i lavori del progetto

Alcune considerazioni generali sul progetto

- Si tratta di un progetto definitivo.
 - E' un progetto **non cantierabile**: non potrà essere usato per la costruzione dell'opera
- Il progetto è molto diverso dal PFTE per:
 - La **riprogettazione** delle stazioni
 - Non si parla di **sicurezza** sul sorvolo ferrovia in 2 punti, su quello di strade e sulla napoleonica
 - Da nessuna parte è specificato l'**incremento di spesa** che le modifiche comportano sul quadro economico dell'opera,
 - Per alcuni elementi di progetto, (e.g. riassetto stradale ad Opicina) si afferma che **non vi sono le risorse finanziarie** per realizzarlo
- La documentazione è ridondante, sovrabbondante e spesso ripetitiva
 - Consta di ben **504 documenti**, alcuni di centinaia di pagine (per un totale di **4.22 GB**)
 - Documentazione nel progetto ripresa da **progetti precedenti** (a volte con scarsa cura di rilettura)
 - Documentazione nel progetto ripresa direttamente da **documenti del comune**

Insostenibilità economica: passeggeri sovrastimati

- I dati di partenza non sono cambiati:
 - stima del **numero di auto**: 450 veicoli/ora per 9 ore al giorno per 12 km: → 48.600 km/anno
 - Stima **numero di passaggi**: 1409 passaggi all'ora di punta per 9 ore al giorno → 12.683 passaggi al giorno e 3.614.854 passaggi annui.
 - Stima delle **giornate di stop per vento**
- Questi dati portano alla valutazione dei costi
 - **CAPEX**: 56.899.973 di cui IVA 5.505.889, a carico di PNRR e, cassa Depositi e prestiti, comune
 - **OPEX**: stimati costi annui (energia e manutenzione e personale,...) vedi tabella
 - **Ricavi** 4.435.426 (ridotti rispetto alle indicazioni del Comune che nei 4.880.053 € indicati non ha scorporato l'IVA)

Insostenibilità economica: passeggeri sovrastimati

- Piani Economici Finanziari (PEF) per analizzare i possibili effetti secondo dei flussi di utenza.
 - In primis è stato completato e **corretto il Conto Economico** presentato dal Comune
 - Poi si è cercato **quale fosse il punto di pareggio**
 - Infine sono state fatte **2 simulazioni** con ipotesi più realistiche e inferiori di utenza.
- Una prima considerazione: **il punto di pareggio è molto alto e assolutamente vicino all'ipotesi fatta dal Comune**, il che significa che i dati di utenza indicati - 3.614.850 passaggi anno - sono un obiettivo necessario; se si scende sotto i 3.300.000 passaggi l'iniziativa è in area perdita (tabella che segue)

Insostenibilità economica: passeggeri sovrastimati: segue

	Ipotesi Comune completata, corretta e normalizzata	Definizione del punto di pareggio	Ipotesi con 2.000.000 passaggi/anno	Ipotesi realistica 1.000.000 passaggi/anno (Brest)
Passeggeri giornalieri	12.684	11.579	7.018	3.509
passeggeri annui	3.614.854	3.300.000	2.000.000	1.000.000
ricavi annui	€4.435.426	€4.049.100	€2.454.000	€1.227.000
cassa generata in 40 anni	€9.611.957	€-657.097	€-43.211.847	€-76.134.633
Utili nell'arco dei 40 anni	€12.000.653	€1.138.333	€-48.141.426	€-81.015.468
Utile medio annuo	€300.016	€28.458	€-1.203.536	€-2.025.387
TIR	9,53%	6,4%	negativo	negativo
VAN	€13.980.394,14	€5.920.437	€-27.451.963	€-53.237.176

Sotto il punto di pareggio, già a 2.000.000 e ancor di più a 1.000.000 di passaggi, la situazione diviene finanziariamente insostenibile.

Si tenga presente che sull'investimento non sono stati conteggiati gli ammortamenti essendo la costruzione interamente finanziata dal PNRR. Gli ammortamenti sono calcolati solo sulle manutenzioni straordinarie. Inoltre, le perdite, per il codice civile, se azzerano il capitale sociale, vanno ripianate pena la messa in liquidazione dell'impresa.

Chi ripianerà anno per anno?

Sugli effetti del vento calcoli di progetto carenti

- La bora soffia in direzione pressoché parallela al tracciato nel tratto Bovedo-Carso e perpendicolare in quello interno al Porto Vecchio
- La normativa definisce un vento massimo di esercizio
 - tale da non determinare nelle cabine uno sbandamento laterale superiore a 0,20 rad (11,45 gradi) e longitudinale a 0,34 rad (19,48 gradi)

	75 km/h	- Peso cabina: 910 kg Peso pax: 10*80 kg - Limite: cabina vuota, sbandamento laterale (tratta indeterminata) - Nessuna verifica in senso longitudinale - Forza aerodinamica calcolata per velocità cabina pari a 0 m/sec
	70 km/h	- Peso cabina: 1,000 kg Peso pax: 10*75kg - Limite: cabina vuota, sbandamento longitudinale (entrambe le tratte) - Calcolo non conforme a normativa vigente - Forza aerodinamica calcolata per velocità cabina pari a 0 m/sec
	62 km/h	- Peso cabina: 1,000 kg; Peso pax: 10*75kg - Limite cabina vuota, sbandamento longitudinale (Bovedo-Carso ascendente) - Calcolo conforme a normativa vigente - Forza aerodinamica calcolata per velocità cabina pari a 6m/sec (21,6 km/h)

- La metodologia di calcolo a norma non contiene gli effetti dinamici sul sistema fune-cabina indotti dalle raffiche
- Le stime del PFTE relative a giornate di fermo, riduzione emissioni CO2 e sostenibilità economica vanno aggiornate per la riduzione del vento max di esercizio da 75 km/h a 60 km/h

Capienza parcheggi ampiamente sottostimati

- **Opicina:**

- 320 posti con rricambio orario medio per stallo di 0.25 nell'arco della giornata → 4 volte il flusso di punta mattutino (e non 9).
- Previsioni sull'affluenza al parcheggio rimaste inalterate rispetto al progetto preliminare: 212 veicoli/ora → saturazione del parcheggio in 1 ora e 45 minuti, (trascurando attese, manovre di ingresso ecc.)
- Forte impatto sulla viabilità stradale per rotonde, accessi,... (non incluso nel conto economico)

- **Barcola Bovedo:**

- La nuova stazione funiviaria è molto più ampia (deposito cabine e area sosta breve).
- Sui grafici viene solo indicata una pianta approssimativa quale ipotesi per una possibile implementazione di un futuro parcheggio, da realizzarsi con un intervento separato dall'opera funiviaria progettata, non si sa bene quando e a carico di chi → posteggio a due piani per 240 posti
- Saturazione del parcheggio in meno di 1 ora.

- **Centro Trieste:**

- Il progetto non prevede parcheggi.

IMPATTO AMBIENTALE sui Siti Natura 2000 ZSC Carso triestino e goriziano e sulla ZPS Aree carsiche della Venezia Giulia

Nel progetto definitivo **si confermano impatti** relativi a:

- **perdita e frammentazione di habitat** di specie di interesse comunitario (Bosco Bovedo)
- **riduzione del numero di soggetti** e perturbazione a specie di interesse comunitario

Il monitoraggio faunistico condotto dall'Università degli Studi di Udine – riportato nel progetto definitivo – **conferma l'elevato valore ecologico del Bosco Bovedo** quale habitat di specie, in particolare di avifauna, di interesse comunitario a rischio.

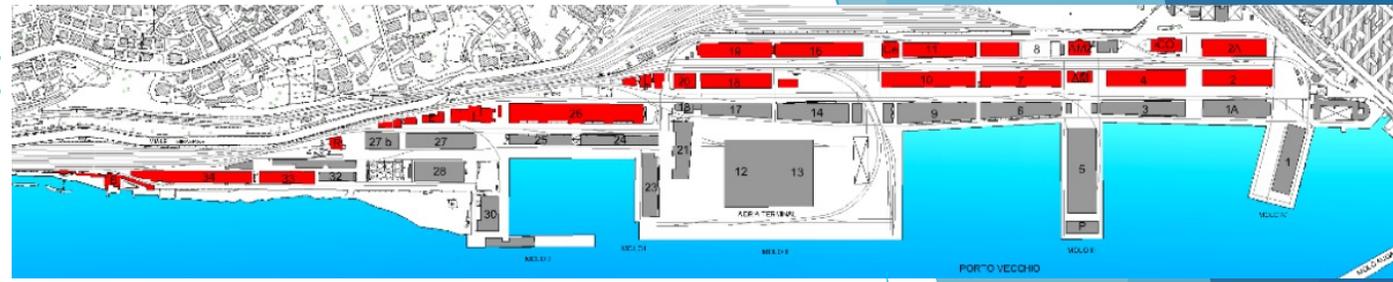
IMPATTO AMBIENTALE su Siti Natura 2000

- Le tipologie forestali, desunte da cartografie pregresse realizzate a scala 1:25.000 e 1:10.000, **sono state «stirate» a scala 1:5.000** senza puntuali verifiche in campo
 - Perdita di dettaglio
 - Rilievi in campo (luglio 2023) molto carenti e limitati alla sola zona dei piloni (8 m di raggio).
- **Piste temporanee di cantiere + piste permanenti di gestione e di soccorso**
 - non riportate sulle cartografie + ipotesi di ulteriori tagli/ceduazioni in fase esecutiva
 - Ulteriore frammentazione, riduzione di superficie, alterazione e/o perdita di habitat con notevoli ripercussioni negative su fauna di interesse comunitario
- **Ingressione di specie esotiche invasive e specie ruderali**
 - CHI si farà carico del loro contenimento ed eradicazione e monitoraggio? Con quali costi?
- **Effetti protratti negli anni per interventi a limitare l'altezza degli alberi sotto le cabine**
- Indicazioni erronee circa la potenziale **presenza di flora notevole**
- Non si riportano le **specie da impiegare per i ripristini** né indicazioni della loro provenienza (vivai certificati).

Forte impatto sul paesaggio sia in porto vecchio che in bosco Bovedo

- Già nel giugno del '23 il Comune presentava alla Soprintendenza il progetto definitivo, e la medesima ribadiva quanto aveva già espresso nell'aprile;
- Alla scadenza dei 100 giorni (il 16/8/23) per il progetto definitivo, la Leitner chiedeva una proroga di ulteriori 60 giustificando la richiesta per recepire le prescrizioni della Sovrintendenza, cosa che non è avvenuta
- **Note della soprintendenza:**
 - tutte le criticità in merito al progetto in oggetto, già evidenziate in dd 24/04/2023, permangono tuttora e in **nessun modo possono ritenersi nemmeno parzialmente superate né superabili** alla luce delle considerazioni espresse
 - propone di sviluppare il collegamento tra le stazioni Bovedo e Trieste con **una tratta a terra** al posto della linea area in progetto finalizzata a minimizzare gli impatti dell'opera sul patrimonio storico-architettonico
 - ma tale soluzione non consente comunque di superare le **gravi criticità paesaggistico-ambientali** presentate dalla realizzazione della tratta aerea Opicina-Bovedo
 - Suggerisce di potenziare il collegamento terrestre a **mezzo tram, metropolitana leggera, veicoli elettrici o tradizionali su gomma**, anche se possibile sfruttando reti su ferro già esistenti
 - tale collegamento potrà innestarsi più facilmente rispetto ad una linea aerea sulle linee già esistenti del Trasporto Pubblico Locale e **integrarsi con la città di Trieste.**
- **QUINDI: Tutto ciò evidenziato, i Comitati all'unanimità auspicano pertanto una riformulazione della proposta progettuale, ancora a livello di PFTE, che possa meglio dialogare sia con il paesaggio che con l'area del Porto Vecchio, con possibili alternative**

Forte impatto sul paesaggio: esempi in Porto Vecchio



- “Stazioni estranee e disarmoniche”



Forte impatto sul paesaggio esempi in Porto Vecchio

- “in netto contrasto con la fondamentale prescrizione del mantenimento delle prospettive degli assi viari di Porto Vecchio



Forte impatto sul paesaggio esempi in Porto Vecchio

- “carenza di approfondimento e di documentazione” che “valutino il reale impatto delle stazioni, dei piloni e delle aree di rispetto adiacenti sull’ambito tutelato”



Rischio idrogeologico non viene ancora valutato

- Il progetto prevede la necessità di completare **le indagini geologiche geofisiche**, che non sono state ancora realizzate
 - per mancanza di autorizzazione da parte dell'Amministrazione appaltante e per azioni di ostruzionismo condotte da gruppi "no ovovia".
- **Linea impianto Bovedo- Opicina** (direzione nord-est e prevede la collocazione di 19 sostegni)
 - Per 8 sostegni mancano rilevazioni geologiche e geofisiche che sono da fare
 - Piloni S3 ed S7 in zone non edificabili, S4 sopra le fondamenta, su vuoti e pieni, di forte Kressich
 - Stazione funiviaria Opicina: da fare un sondaggio a carotaggio continuo (SO1) della profondità di 25.0 m in asse alla stele della stazione funiviaria di arrivo. Sono previste anche altre indagini integrative.
- **Linea impianto Bovedo - Porto Vecchio - Trieste** (andamento pressoché orizzontale e prevede la collocazione di 18 sostegni)
 - Da fare 6 sondaggi a carotaggio profondità variabile da 15 a 35 metri
- Le indagini ed i rilievi sinora eseguiti **non consentono quindi la definizione per tutti i siti interessati dall'intervento di un modello geologico definitivo** necessario alla realizzazione dell'opera.
- Nessun richiamo all'acqua non assorbita con conseguente dilavamento a valle e **rischio smottamenti**



Non ridurrà le emissioni di CO₂ e quindi non avrà effetti positivi sulla salute ... anzi saranno negativi

- Stima della CO₂ non emessa dalle auto: **2.551 ton/anno di CO₂**
 - Il progetto non riporta contratti con formatori di energia green o di impianti PV
 - Basata sui dati irrealistici di traffico (459 veicoli /ora)
 - Consumo energetico aumentato per potenza dei motori aumentata (da 1460 a 1548 kW)
- Il PAESC prevede di ridurre del 30% al 2030 le emissioni rispetto a quelle del 2019 (che erano 291 k ton CO₂) → 203 k ton CO₂
 - Quindi un calo di 87.3 k ton CO₂ dal 2019 al 2030 → 7.9 k ton CO₂ / anno
- Quindi riduzioni percentuali annue ottenute nei 11 anni (2019 - 2030):
 - Calcolo ARPA (0.25%), comune (1.3%), comitato (2.9%)
 - Calcolo RAFVG: 48% (completamente errato)
- Infatti: **MA COME FA IL 1.26% di riduzione del traffico a generare il 48.3% di riduzione di CO₂????**
- Il progetto non avrà impatto positivo né sulla salute delle persone né sull'ambiente per riduzione delle emissioni di CO₂.
- Per contro ci sarà un danno alla salute e all'equilibrio psico fisico da rumore i impatto visivo sia in fase di costruzione che di esercizio

Inoltre Il progetto definitivo

- Prevede che nelle cabine ci sia lo spazio per mettere gli sci (ma non per le carrozzine)
- Prevede che le auto passino sopra alla ferrovia a Barcola...

