

Risorse all'aria

→ Elisa Cozzarini

Cittadini e ambientalisti lo avevano detto sin dall'inizio: il progetto della cabinovia di Trieste, che attraverserebbe un'area protetta della rete Natura 2000, è in conflitto con il principio europeo *Do no significant harm* (dnsh), cioè "non arrecare danno significativo all'ambiente". Per questo non può essere finanziato dal Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza. Ad affermarlo ora è anche il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche se il Comune di Trieste è deciso ad andare avanti, contando sulla possibilità di reperire altri fondi statali. Per questo, venerdì 25 ottobre un fiume di persone, rispondendo all'appello del Comitato No Ovovia (come i triestini hanno ribattezzato l'impianto a fune), è sceso in corteo fino a Piazza Unità, davanti al municipio, gridando: «Ora basta!».

La giunta di centrodestra del sindaco Roberto Dipiazza non intende retrocedere, dopo aver già investito circa due milioni di euro tra studi e consulenze, come quella dell'archistar Massimiliano Fuksas, per la progettazione delle stazioni intermedie futuristiche e dei piloni della cabinovia nel Porto vecchio. Contando poi sulle procedure semplificate previste per le opere del Pnrr, la giunta non ha atteso nemmeno l'approvazione della variante al piano urbanistico e ha già affidato i lavori alla ditta altoatesina Leitner, leader nella costruzione di impianti di risalita. Il progetto definitivo costerà un altro milione e mezzo di euro. Ma a coprire le spese non ci saranno più i 48 milioni del Pnrr. "Si troveranno altri soldi", sostiene Dipiazza, convinto che la cabinovia sarà per Trieste come la Tour Eiffel per Parigi.



Il progetto della cabinovia di Trieste non può essere finanziato dal Pnrr perché è insicuro e causerebbe danni all'ambiente. Ma il Comune non si rassegna

In foto, una manifestazione del Comitato "No Ovovia"

Ostacoli a più livelli

«La nostra battaglia non è finita», spiega William Starc, portavoce del Comitato No Ovovia. «Il progetto definitivo non può essere approvato perché manca la variante al piano regolatore, che dipende dalla Valutazione di incidenza, la Vinca di terzo livello della Regione contro cui abbiamo fatto già due ricorsi al Tar del Friuli Venezia Giulia. La prima volta il tribunale ci ha dato ragione. Poi, incredibilmente, è stata fatta a tempo record una seconda Vinca, non molto diversa. La sentenza è attesa per l'inizio del 2025». La Vinca di terzo livello si fa quando il secondo



livello è negativo, cioè quando esiste un danno certo per l'ambiente (e non è dunque possibile finanziare l'opera con il Pnrr). In questi casi, l'ente proponente deve dimostrare di compensare il danno con misure a favore dell'ambiente, oltre a dover valutare alternative meno impattanti e attestare che l'opera sia fatta per questioni urgenti, "di interesse superiore". Per la cabinovia di Trieste, queste condizioni sono tutte ancora da dimostrare. In più, i 48 milioni di euro preventivati due anni fa per realizzare l'opera potrebbero non essere sufficienti, visto l'aumento dei costi in edilizia. «Già il fatto che l'impianto di risalita interessi un'area della rete Natura 2000 avrebbe dovuto sconsigliare l'avvio stesso dell'iter», sottolinea Starc. Si tratta del bosco Bovedo, oltre cinque ettari di natura ai confini della città, uno spazio ricchissimo di biodiversità, che ospita anche alcune rarità botaniche (lo abbiamo visitato con l'ambientalista australiano Bob Brown come raccontato su *La Nuova Ecologia* di giugno 2024).

«Da subito - riprende Starc - abbiamo proposto di finanziare una rete tranviaria, un progetto di mobilità sostenibile coerente con la



In alto, una veduta aerea di Trieste con il bosco Bovedo, dove dovrebbe essere costruita la cabinovia; qui sopra, Andrea Wehrenfennig, presidente di Legambiente Trieste

riqualificazione del Porto vecchio, ma non siamo stati ascoltati. E abbiamo perso i soldi del Pnrr».

Tutti per uno

Accanto al Comitato, per il ricorso contro la Vinca regionale sono scesi in campo anche i nazionali di Legambiente, Wwf e Lipu, riconoscendo la cabinovia di Trieste come un caso simbolo del cattivo utilizzo dei fondi europei. «La nostra è una battaglia contro il tentativo di delegittimare la presenza di vincoli a tutela dell'ambiente e del paesaggio, per fare un'opera a tutti i costi, senza rispetto per il bene pubblico», conclude Starc.

Il Comitato No Ovovia ha sempre avuto un ampio sostegno dal basso e porta avanti la battaglia cittadina più visibile e condivisa. Ha saputo unire una trentina di associazioni, ambientaliste e non, comitati spontanei, cittadini, partiti d'opposizione e sindacati in una coalizione propositiva, capace di esprimere una visione diversa del futuro della città.

Andrea Wehrenfennig, presidente di Legambiente Trieste, osserva: «All'inizio erano con noi le persone preoccupate per il danno ambientale e paesaggistico, e consapevoli dell'inutilità dell'opera. Ora si sono aggiunti tantissimi cittadini comuni, arrabbiati per lo sperpero di denaro pubblico e per aver perso l'occasione di avere una rete moderna di tram». Oltre alla giunta comunale, l'unica realtà favorevole alla cabinovia è Federalberghi, a conferma del fatto che l'opera sia pensata per i turisti che sbarcano dalle navi da crociera e rimangono a Trieste qualche ora.

«Chi vive qui sa bene che l'accesso da nord, su cui interverrebbe il nuovo impianto, non è la direttrice più critica per i pendolari.

La gente era in piazza anche per ribadire che la città è di chi la vive e non deve essere vista solo in funzione turistica», osserva Massimo Marega della Cgil. «Come sindacato, pensiamo che la scelta di realizzare un'infrastruttura così impattante avrebbe dovuto essere condivisa con la popolazione. Invece non c'è stato nessun tipo di dialogo. Ed è la modalità che usa la giunta Dipiazza per tutte le decisioni importanti».