

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997



**Italia
Nostra** ONLUS

SEZIONE DI TRIESTE MARCELLO MASCHERINI

Via del sale 4b- 34121 Trieste

trieste@italianostra.org - Cell. 0039342701923

CF: 80078410588 - Partita IVA : 02121101006

AL COMUNE DI TRIESTE

SERVIZIO PIANIFICAZIONE URBANA

PEC: comune.trieste@cert.gov.fvg.it

OGGETTO: Osservazioni alla variante n. 12 al PRGC – “Accesso Nord: mobilità sistematica e turistica” e al relativo rapporto ambientale ai sensi dell'art. 63 sexies, comma 3, della legge regionale 5/2007 e dell'art. 14, comma 2, del decreto legislativo 152/2006

LA SOTTOSCRITTA dott. arch. Antonella Caroli, in qualità di Presidente della sezione di Trieste dell'Associazione nazionale per la tutela del patrimonio storico artistico e naturale della Nazione - Italia Nostra-ONLUS, con sede a Trieste in via del Sale 4/b, tel. 040304414, e-mail trieste@italianostra.org, presenta alla variante in oggetto e al relativo rapporto ambientale, ai sensi dell'art. 63 sexies, comma 3, della legge regionale 5/2007 e dell'art. 14, comma 2, del d.lgs. 152/2006 le seguenti:

OSSERVAZIONI

Premessa

Con deliberazione del 21 dicembre 2022, n. 60, il Consiglio Comunale di Trieste ha adottato la variante n. 12 al PRGC, avente ad oggetto “Accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”, cui è allegato il “rapporto ambientale”, redatto ai fini della valutazione ambientale strategica della variante, come prescritto dagli art. 11 e seguenti del decreto legislativo 152/2006.

La deliberazione è stata “convalidata” con successiva deliberazione del 20 febbraio 2023, n. 5 allo scopo di sanare alcuni vizi della procedura, attinenti all'avviso ai proprietari dell'avvio del procedimento espropriativo.

Sul Bollettino Ufficiale della Regione Friuli Venezia Giulia n. 12 del 22 marzo 2023 sono stati pubblicati sia l'avviso di deposito della predetta variante, ai sensi dell'art. 63 sexies della legge regionale 5/2007, sia l'avviso al pubblico di cui all'art. 14 del d.lgs. 152/2006 nell'ambito della procedura VAS.

La variante, nel prevedere la realizzazione di una infrastruttura trasportistica su aree sottoposte a tutela ambientale comporta impatti significativi sull'ambiente. Pertanto essa è stata assoggettata alla valutazione ambientale strategica prevista dagli art. 11 e seguenti del d.lgs. 152/2006, e a tal fine è stato redatto il relativo rapporto ambientale, che costituisce parte integrante della variante. Inoltre, poiché essa interessa direttamente due siti della Rete Natura 2000, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del citato decreto legislativo il rapporto ambientale redatto ai fini della VAS contiene pure gli elementi necessari ai fini della valutazione d'incidenza della variante sui due siti. Le osservazioni che seguono sono quindi presentate contestualmente sia ai fini della partecipazione al procedimento urbanistico, riguardando profili strettamente urbanistici (punti 1 e 2), sia ai fini della partecipazione al procedimento VAS, riguardando quindi i profili più specificamente ambientali (punti 3, 4, 5 e 6), e fanno riferimento agli elaborati pubblicati sul sito istituzionale del Comune di Trieste alla pagina: <https://urbanistica.comune.trieste.it/var-n-12-al-piano-regolatore-generale-comunale-prgc-accesso-nord-mobilita-sistemica-e-turistica/>.

1. Profilo trasportistico ed economico-gestionale

1.1. Come si giustifica dal punto di vista trasportistico la nuova infrastruttura? In particolare, con quale metodologia è stato stimato il numero di utenti della Cabinovia?

Gli elaborati della variante (numerati dall'1 al 18) dedicano, a nostro avviso, scarsa attenzione alla "giustificazione trasportistica" della nuova infrastruttura: sorgono pertanto notevoli dubbi sugli effettivi benefici della stessa per il miglioramento del trasporto pubblico locale, a fronte di notevoli costi ambientali, finanziari e dei sacrifici imposti alla proprietà privata, espropriata o asservita previo indennizzo o comunque deprezzata dal passaggio della cabinovia. Tale giustificazione assume particolare importanza in quanto l'infrastruttura si inquadra nell'investimento 4.2 della Misura M2C2 del PNRR Italia, che si prefigge, come è noto, l'obiettivo di "ottenere uno spostamento di almeno il 10 per cento del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico". La motivazione con cui il Consiglio comunale, nella delibera del 21 dicembre 2022, respinge i dubbi sollevati da alcuni consigli circoscrizionali sotto questo profilo menzionano degli "studi sulla mobilità" effettuati da esperti con "consolidati modelli di simulazione". Tuttavia non siamo riusciti a rinvenire tali studi e i relativi modelli di simulazione tra gli elaborati della variante, a parte qualche breve accenno nel rapporto ambientale. Un elaborato intitolato "Verifica dell'impatto complessivo sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane a seguito delle previsioni di insediamento urbanistico", che non fa parte degli elaborati allegati alla delibera consiliare e pubblicato sul sito del Comune alla voce "altri pareri" cerca di colmare questa lacuna. Tuttavia, nemmeno questo elaborato sembra spiegare con quale procedimento si giunga alla stima del numero di passeggeri che utilizzeranno la cabinovia. Il "modello trasportistico multimodale" restituirebbe, a detta del rapporto ambientale e dell'elaborato aggiuntivo (par. 3.1), "i valori di passeggeri stimati sull'infrastruttura di progetto". Ma, si ripete, non ci è chiaro il procedimento che porta alla stima di questi valori. Si legge infatti sia nel rapporto ambientale che nell'elaborato (a pag. 18) che "La domanda totale giornaliera (1.409 passeggeri/ora) è stata valutata diminuendo del 15% la domanda totale calcolata (pari a 1.658 passeggeri/ora), per tenere conto di effetti di adattamento e di incremento dell'utenza nei primi anni di esercizio (Ramp-up)". Ma come è stata calcolata la domanda totale di 1.658 passeggeri/ora e quindi quella assegnata alla funivia nella fase di avvio pari a 1.409 passeggeri/ora? Par di capire che questo valore derivi in parte da un "effetto di spostamento di utenza" da altre linee di TPL che collegano l'altipiano alla città (le linee 2/, 4 e 42 che avrebbero, rispettivamente, una riduzione di utenza nelle ore di punta del 62%, del 18% e del 12%), sia una "divergenza modale auto-cabinovia", che sarebbe dell'ordine di circa 450 veicoli equivalenti nell'ora di punta, su un totale di circa 2100 veh/h in entrata a Trieste da Nord (valore ottenuto sommando gli accessi dalla strada Costiera, circa 900 veh/h, dalla strada provinciale del Carso, di circa 200 veh/h e dall'Autostrada, di circa 1000 veh/h). Dal valore di 450 veicoli/ora viene scorporata una quota di traffico

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

privato che proviene da Opicina con interscambio presso il capolinea di monte (il 10%, circa 45 veh/h), per cui si arriva alla conclusione che "con buona approssimazione" la quota parte di veicoli tolta dalla strada grazie alla Cabinovia sarebbe stimata in 405 veicoli/h su 2100, pari cioè a circa il 19% del totale degli ingressi veicolari da Nord nell'ora di punta.

Non si spiega però in base a quali formule e a quali variabili si sia stimata questa percentuale di "divergenza modale auto-cabinovia" pari al 19%, arrivando quindi alla conclusione che per ogni ora ci saranno mediamente 405 veicoli (con i relativi passeggeri) che, dopo aver parcheggiato a Opicina, sceglieranno la cabinovia per scendere in centro e per ritornare indietro, né come si arriva a calcolare le percentuali di utenti delle linee TPL in servizio che preferirebbero la cabinovia all'autobus di linea per i loro spostamenti. Al riguardo non risulta siano stati condotti sondaggi o interviste ai residenti nelle località potenzialmente servite dalla cabinovia, per verificare i dati restituiti dal modello trasportistico e per tenere conto delle preferenze modali dichiarate dagli utenti e quindi della loro disponibilità ad utilizzare la nuova cabinovia in luogo del mezzo privato o delle attuali linee TPL. Non è poi possibile comprendere dagli elaborati pubblicati in base a quali variabili componenti il costo generalizzato di ciascun modo di trasporto offerto dal sistema di mobilità urbana (cabinovia, autobus, mezzo privato, funicolare) siano stati comparati i costi dei diversi modi di trasporto tra le aree di origine e destinazione interessate al fine di stabilire la ripartizione modale (ad esempio, con riferimento alla cabinovia, il tempo di accesso alla stazione di Opicina per gli abitanti di molte delle aree di origine della domanda di mobilità che dovrebbe soddisfare la cabinovia, o il "rischio vento", che potrebbe scoraggiare l'uso della cabinovia in caso di condizioni atmosferiche sfavorevoli). Senza tali elementi di valutazione si ritiene poco attendibile la stima pari a 1409 passeggeri/ora.

Inoltre una parte della domanda di mobilità assegnata alla cabinovia sarebbe sottratta alla domanda attualmente soddisfatta dalle linee del TPL, con cui la cabinovia entrerebbe in concorrenza, in contrasto con l'obiettivo del PNRR di spostare l'utenza dal mezzo privato a quello pubblico, pervenendo alla conseguenza di giustificare la realizzazione della cabinovia con una riduzione dell'utilizzo delle linee del TPL, con un conseguente possibile taglio delle corse delle linee penalizzate. Taglio che però penalizzerebbe parte dell'utenza in quanto tali linee servono zone di origine e destinazione degli spostamenti non servite dalla cabinovia (ad es. il 2/ serve tutta la via Commerciale, la linea 4 la zona dell'Università, la linea 42 la zona di Strada del Friuli e di Greta).

A ciò si aggiunga che, considerata la prossima riattivazione della funicolare 2 dopo un lungo periodo di fermo, anche tale modalità di spostamento dovrebbe essere considerata nell'offerta trasportistica al fine di stimare ripartizione modale e la domanda assegnata alla cabinovia.

1.2 Rapporti con il Sistema regionale di TPL

La motivazione con cui il Consiglio comunale, nella delibera del 21 dicembre 2022, respinge le osservazioni di alcuni consigli circoscrizionali sotto il profilo trasportistico sostiene anche che le valutazioni in ordine alla disciplina del traffico sono state oggetto di "positiva valutazione con parere espresso da parte della Regione FVG". Anche sotto questo aspetto sorgono alcuni dubbi, suscitati anche dalla lettura di alcuni passaggi del parere della Direzione centrale infrastrutture e territorio della Regione, ai sensi dell'art. 166 della legge regionale 26/2012, pubblicato sul sito del Comune sotto la voce "altri pareri".

Giova premettere che l'art. 9 del D.Lgs. 1 aprile 2004, n. 111 (Norme di attuazione dello statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti) trasferisce alla Regione FVG, in base agli articoli 4, 5 e 8 dello Statuto, tutte le funzioni di programmazione ed amministrative in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità di trasporto effettuate, salvo quelle proprie dello Stato ai sensi dell'articolo 11. La [legge regionale](#)

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

23/2007 ha disciplinato il riparto delle funzioni programmatiche e amministrative tra i livelli di governo (Regione, Province – ora sopresse- e Comuni).

Alla Regione spetta, tra l'altro elaborare e approvare il Piano regionale del trasporto pubblico locale (PRTPL); affidare i servizi di trasporto pubblico e gestire i relativi contratti di servizio; definire il sistema tariffario del trasporto pubblico e i suoi adeguamenti; attivare i servizi aggiuntivi di interesse regionale e ricevere le comunicazioni sui servizi aggiuntivi attivati dalle Province. Ai Comuni spetta, tra l'altro la realizzazione, completamento e manutenzione delle infrastrutture di interesse comunale al servizio del trasporto pubblico in linea con le previsioni del PRTPL, nonché la proposta alle Province (ora alla Regione) di eventuale revisione dei servizi, ivi inclusa l'istituzione di servizi aggiuntivi senza oneri a carico del bilancio regionale (art. 12, lett. c).

Secondo la definizione dell'art. 22, comma 1, sono servizi aggiuntivi quelli che l'affidatario del servizio di TPL è obbligato a fornire, agli stessi patti e condizioni del contratto di servizio, entro il limite economico del 20 per cento del corrispettivo determinato dal contratto stesso, coerentemente alle previsioni del PRTPL e qualora sia necessario per la migliore gestione del servizio attivare nuovi servizi o modificare quelli già esistenti. Il comma 2 attribuiva alle Province la potestà di attivare direttamente, anche su proposta comunale, servizi aggiuntivi limitatamente al trasporto automobilistico, tramviario e marittimo e purché non comportassero ulteriori oneri a carico delle risorse stanziare dalla Regione per il TPL, dandone comunicazione alla Regione. Il comma 3 consente anche ai Comuni di attivare i servizi aggiuntivi, senza oneri a carico del bilancio regionale e limitatamente al trasporto automobilistico, marittimo e tramviario, previo nulla-osta della Provincia (ora Regione).

Ai sensi dell'art. 13, Il (PRTPL) configura il sistema della pianificazione e programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto regionale e locale e provvede in particolare a:

- a) definire la rete del trasporto pubblico al fine di assicurare la massima mobilità sostenibile delle persone nel quadro di una integrazione e specializzazione funzionale dei vari modi di trasporto, all'interno del quale vengono definiti i diversi ruoli da attribuire ai servizi ferroviari, a quelli automobilistici, a quelli tramviari e a quelli marittimi;
- b) definire i livelli dei servizi di trasporto pubblico e provvedere alla loro classificazione;
- c) individuare le forme organizzative più idonee a garantire l'integrazione modale del trasporto di persone;
- d) stimare il costo di esercizio dei servizi con l'obiettivo di raggiungere l'equilibrio finanziario, coperto nella misura massima del 35 per cento dai ricavi derivanti dalle tariffe;
- e) definire i parametri di qualità e quantità dei servizi e il relativo sistema di valutazione;
- f) stimare il fabbisogno finanziario necessario all'attuazione del PRTPL e individuare i criteri di intervento finanziario della Regione, sia in riferimento alle spese di gestione che a quelle di investimento, tenendo conto delle caratteristiche dei servizi e del territorio;
- g) individuare la localizzazione delle infrastrutture al servizio del trasporto pubblico di interesse regionale in coerenza con la pianificazione territoriale regionale, nonché dettare i criteri qualitativi e quantitativi per la realizzazione delle infrastrutture al di sotto della soglia di interesse regionale al servizio del trasporto pubblico;
- h) garantire e promuovere la mobilità delle persone diversamente abili attraverso l'articolazione di specifici servizi e di interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche;
- i) definire gli indirizzi per la pianificazione complementare;

j) individuare soluzioni, anche a titolo sperimentale e in particolare per le aree urbane, finalizzate a ridurre i consumi energetici e l'inquinamento ambientale rendendole economicamente e tecnicamente compatibili;

k) individuare le aree interessate allo sviluppo della rete dei servizi flessibili e gli eventuali correlati parametri di esercizio qualitativi e quantitativi;

l) garantire una equa distribuzione dei servizi sulle diverse aree del territorio finalizzata a realizzare una piena integrazione della comunità regionale.

Il citato parere della competente Direzione centrale della Regione, nel valutare come non significativo l'impatto dell'infrastruttura sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane interessate, si sofferma anche sui rapporti tra TPL e Cabinovia (punto 2), rilevando che nel cap. 4 della relazione allegata alla variante (si presume che ci si riferisca all'elaborato intitolato "Verifica dell'impatto complessivo sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane a seguito delle previsioni di insediamento urbanistico"), che affronta il tema "Cabinovia e trasporto pubblico locale", al paragrafo 4.1 (e ripetutamente in tutta la relazione) si afferma che "la Cabinovia è parte integrante del TPL". La nota regionale cita il passaggio della relazione comunale in cui si sostiene che "Facendo riferimento al modello di trasporto multimodale su cui sono state basate le analisi di domanda e di offerta di mobilità, la Cabinovia è parte integrante della rete di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di Trieste per i seguenti motivi: 1) Le stazioni e le fermate sono collegate con opportuni connettori alle esistenti fermate del TPL ed ai percorsi principali di accesso pedonale al sistema del TPL; 2) Le assegnazioni fanno riferimento ad una matrice di passeggeri del TPL opportunamente assegnata alla rete di cui la cabinovia fa parte. Nel seguito verranno quindi approfonditi gli aspetti di spostamento di utenza da alcune linee del TPL alla Cabinovia, processo che avviene a valle della procedura di scelta del percorso dove l'utente trova convenienza ad utilizzare la nuova infrastruttura rispetto alle linee attuali che da Opicina portano a Trieste. Verranno inoltre approfonditi gli aspetti di aumento della domanda sul TPL grazie all'inserimento della nuova linea "Cabinovia" nella rete TPL dell'area metropolitana di Trieste."

Rispetto a queste affermazioni l'ufficio regionale ritiene di evidenziare che la qualificazione della Cabinovia "....quale parte integrante della rete di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di Trieste....", formulata dal Comune, non trova riscontro oggettivo né nell'iter seguito dallo stesso Comune per la definizione del progetto e la sua proposizione a finanziamento statale, né nel contesto normativo di riferimento (la legge regionale di settore n. 23 del 2007), dall'esame dei quali risulta chiaro che la cabinovia non può che qualificarsi allo stato come Servizio Aggiuntivo di TPL, realizzato dal Comune, al quale fanno carico anche i conseguenti oneri di gestione."

Solo in tale qualificazione, prosegue l'Ufficio regionale, va quindi intesa l'accezione "integrante la rete di TPL" in quanto tale servizio aggiuntivo, necessariamente integra la rete del TPL, in quanto si aggiunge ad essa con servizio che il Comune ha ritenuto autonomamente di realizzare.... il percorso individuato dal Comune si inquadra infatti nel contesto di una realizzazione di un impianto a fune per il trasporto pubblico di persone, di cui alla legge regionale 15/1981 (legge ora abrogata dalla legge regionale 11/2022 ndr) e di un suo utilizzo per la realizzazione di servizi aggiuntivi di TPL a fronte della delega (allo stesso Comune) disposta dall'articolo 12, comma 3 della legge regionale n. 23/2007 sulla base dei seguenti presupposti:

- ammissibilità dell'iniziativa riferita agli aspetti economici, giuridici ed amministrativi, riferiti al TPL, come indicato all'art. 5 della legge regionale 15/1981 (norma ora abrogata ndr);
- non interferenza con i servizi affidati dalla Regione;
- coerenza con le finalità del PRTPL;
- oneri a carico del bilancio Comunale."

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

Per quanto sopra, conclude il parere regionale, la qualificazione dei servizi che saranno svolti attraverso l'esercizio della cabinovia quali servizi aggiuntivi di TPL a completo onere del Comune, risulta quindi l'unico contesto per il quale la legge regionale 23/2007 attribuisce all'Ente Locale, la delega alla definizione, programmazione e realizzazione di servizi di TPL, che il comune ha configurato per definire e giustificare l'impianto a fune oggetto di finanziamento statale.

Fatte queste premesse, sembrerebbe che il Comune abbia pianificato servizi aggiuntivi di TPL (la cabinovia, e le due nuove linee di navetta leggera, una che copre l'Altipiano Nord ed Opicina, l'altra l'Altipiano Sud ed Opicina, per una capacità complessiva di circa 50 posti/corsa), senza le necessarie e preventive verifiche indicate nella nota regionale (ammissibilità dell'iniziativa riferita agli aspetti economici, giuridici ed amministrativi, coerenza con il PRTPL, non interferenza con i servizi di PTL affidati dalla Regione) verifiche che competono alla Regione, alla quale deve essere inviata, per il nulla osta, la proposta di istituzione di servizi aggiuntivi, anche se senza oneri a carico del bilancio regionale, come prevede l'art. 12, lett. c) della legge regionale 23/2007. Si ritiene che, per evidenti ragioni di economia procedimentale, tali verifiche avrebbero dovuto precedere l'inserimento dell'infrastruttura nel piano comunale operativo.

Si ricorda, tra l'altro, che il PRTPL non solo non menziona l'infrastruttura in questione ma ipotizza la realizzazione di un servizio di tipo tranviario lungo le Rive fino alla stazione di Trieste Centrale (vedi par. 5.1.5 della relazione illustrativa), che è proprio una delle alternative proposte da Italia Nostra.

1.3 Sostenibilità economico finanziaria in fase di esercizio dell'infrastruttura

Strettamente connesse alle osservazioni di cui sopra, quelle riguardanti la forma di gestione della nuova infrastruttura e la sostenibilità economico-finanziaria in fase di esercizio, sia della singola infrastruttura che del sistema di TPL (in considerazione del suo impatto sulle altre linee di TPL). Dagli elaborati della variante e in particolare dall'elaborato aggiuntivo intitolato *"Verifica dell'impatto complessivo sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane a seguito delle previsioni di insediamento urbanistico"*, pubblicato il 9/2/2023 e non allegato alla prima deliberazione consiliare, non si chiarisce quali saranno le forme di gestione, con oneri comunque a carico del Comune, e le fonti di finanziamento delle spese di esercizio della stessa. Aspetto che non pare secondario ai fini di una oculata programmazione delle risorse pubbliche. E' vero che l'elaborato citato contiene al punto 6 una valutazione sommaria sulla sostenibilità economica del progetto che la variante inserisce nella rete del trasporto pubblico, ma le stime contenute in questa parte dello studio paiono insufficienti, in quanto riguardano solo i ricavi e non i costi di esercizio della nuova linea (spese per il personale addetto alla cabinovia, consumi energetici, oneri di manutenzione dell'infrastruttura, potatura della vegetazione sottostante la cabinovia, ammortamento, gestione delle due nuove linee di navetta leggera, ecc.); inoltre non si stimano i minori ricavi dovuti allo spostamento di utenza da altre linee di TPL (secondo le stesse valutazioni dello citato elaborato trasportistico). Non è chiaro poi se i ricavi stimati tengano conto delle giornate di chiusura per manutenzione e per avversità atmosferica.

2. Profili relativi all'espropriazione dei terreni

2.1 Esproprio di proprietà collettive intestate alla ditta "La Comune di Optschina"

Si osserva che la variante appone un vincolo preordinato all'esproprio o all'asservimento, oltre che terreni di proprietà privata, anche alcune proprietà o domini collettivi disciplinati dalla [legge 168/2017](#). La variante in esame infatti localizza l'opera pubblica su aree intestate a "La Comune di Optschina" (chiamata anche "La Jus Comunella -Opcine Opicina"), come risulta dal piano particellare allegato alla variante, apponendo su tali aree un vincolo preordinato all'esproprio di beni immobili o dei diritti relativi a tali beni necessari all'esecuzione dell'opera.

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

Una prima criticità deriva dall'aver apposto un vincolo preordinato all'esproprio su alcuni beni che paiono ricondursi ai beni collettivi di cui all'art. 3, lett. a), della citata legge 168/2017, secondo cui sono beni collettivi tutelati dalla predetta legge *“le terre di originaria proprietà collettiva della generalità degli abitanti del territorio di un comune o di una frazione, imputate o possedute da comuni, frazioni od associazioni agrarie comunque denominate”*. I beni collettivi imputati dai libri fondiari alla Comune di Optschina, parrebbero far parte del patrimonio collettivo della citata *Jus Comunella Opicine Opicina*, quale persona giuridica di diritto privato disciplinata dalla legge regionale 3/1996 in materia di associazioni e di consorzi di comunioni familiari montane. Secondo l'art. 3 comma 3, della citata legge 168/2017, il regime giuridico di questi beni è quello dell'inalienabilità, dell'indivisibilità, dell'inusucapibilità e della perpetua destinazione agro-silvo-pastorale.

2.2 Distinzione tra asservimento ed esproprio con riferimento ai terreni interessati dai sentieri di evacuazione

Una seconda criticità che sembra emergere dal piano particellare riguarda la distinzione tra asservimento ed esproprio: si dubita infatti che sia sufficiente un asservimento, cioè la costituzione di una servitù coattiva di funicolare aerea, considerato che lungo tutto il tracciato è prevista la realizzazione dei sentieri di evacuazione che privano di qualunque utilità agro-silvo-pastorale il fondo servente.

3. Profilo urbanistico-ambientale

3.1 Completezza dell'analisi dei rapporti tra la variante e la pianificazione territoriale sovraordinata

Uno dei contenuti necessari del rapporto ambientale in sede di VAS è il rapporto del piano sottoposto a valutazione con altri piani e programmi pertinenti. Nel rapporto ambientale allegato alla variante non si rinviene un'analisi del rapporto (di coerenza e compatibilità) con la pianificazione territoriale di livello sovraordinato. Tutti gli strumenti urbanistici comunale (anche se sottratti al controllo regionale) devono infatti conformarsi alla pianificazione urbanistica di livello sovraordinato (regionale o subregionale), che contiene indirizzi, direttive e prescrizioni da osservare in sede di adozione dei piani.

3.2 Rapporti con la pianificazione territoriale regionale (PGT e PURG)

Attualmente è in vigore il Piano di Governo del Territorio (PGT) regionale, che tra i suoi elaborati ha la Carta dei valori-componenti territoriali-ecologiche (Tav 8B) del PGT. La variante attraversa gli ambiti K1 e K2 di tale Carta dei valori. K1 (carso triestino e goriziano) è un ambito naturalistico prioritario, K2 (aree carsiche della Venezia Giulia) è un connettivo ecologico prioritario. Tali componenti fanno parte della rete ecologica di primo livello caratterizzata da *“ambiti di prevalente interesse naturalistico regionale”* (art. 21). Il tratto di ferrovia passante per l'area in esame è considerato un *“tratto di frammentazione ecologica”*. La CDV *“identifica i valori strutturali di livello regionale e gli elementi che rappresentano l'identità del territorio”* e che devono essere mantenuti, tutelati e valorizzati dalla pianificazione attuativa (art. 9 e 10 delle NTA) ed in particolare dai piani di struttura di area vasta, che devono attuare gli indirizzi del PGT (art. 14). Peraltro in attesa di tali piani di struttura di area vasta, vige l'art 27 delle NTA del PGT, recante norme transitorie, secondo cui *“1. Nelle more del recepimento degli indirizzi di cui alle presenti norme tecniche di attuazione, al fine della predisposizione degli strumenti di pianificazione trovano applicazione le disposizioni di cui al Piano urbanistico regionale generale del Friuli-Venezia Giulia, approvato con decreto del Presidente della Giunta Regionale 15 settembre 1978 e s.m.i., nonché le disposizioni relative alla revisione degli standard urbanistici regionali di cui al decreto del Presidente della Giunta Regionale 20 aprile 1995, n. 0126/Pres., con*

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

particolare riferimento alle definizioni, direttive, indicazioni quantitative e standard, anche relativi alle zone territoriali omogenee, da adottare nella redazione dei piani di grado subordinato."

Nel PURG del 1978 l'area interessata dalla variante ricade in parte nell'ambito di tutela ambientale F5 (contrafforte Barcola-Bovedo), che pertanto viene attraversato dall'infrastruttura per un lungo tratto; l'art. 4 delle NTA del PURG prevede che le norme di attuazione dei piani subordinati (tra cui le varianti ai PRGC) devono escludere "interventi in grado di modificare le caratteristiche ambientali e naturalistiche" di tali ambiti ed osservare le direttive di cui all'art. 39. Tale articolo elenca le categorie di zonizzazione da adottare nei piani regolatori comunali per le diverse tipologie di ambito (F1 per gli ambiti di alta montagna, F2 per gli ambiti boschivi, F3 per gli ambiti silvo-zootecnici, F4 per gli ambiti di interesse agricolo-paesaggistico). L'ambito di tutela ambientale attraversato dalla variante è classificato dal PRGC come F2. Le direttive vincolanti del PURG di cui all'art. 39 prescrivono che nelle zone omogenee F2 "sono esclusi nuovi interventi edilizi ed infrastrutturali, con l'eccezione delle nuove strade eventualmente ammesse dal presente Piano" (cioè dallo stesso PURG che non prevede alcuna funivia o cabinovia, né nessun altro tipo di infrastruttura in tale ambito di tutela ambientale). Inoltre *"per quanto concerne il patrimonio boschivo sono ammessi solo gli interventi indirizzati alla conservazione ed al miglioramento delle strutture esistenti"*.

Quindi la variante in esame contrasta palesemente con le direttive del PURG, in quanto inserisce, in variante al PRGC vigente, un intervento infrastrutturale in un ambito di tutela ambientale in violazione del chiarissimo divieto contenuto all'art. 39 delle NTA del PURG.

Va aggiunto che tali prescrizioni del PURG attuano e declinano a livello urbanistico, la cd. legge Belci (legge 442/1971) recante "Norme per la tutela delle riserve naturali del Carso triestino", che, allo scopo di tutelare, conservare e migliorare la flora, di conservare ed incrementare la fauna, di preservare le speciali formazioni geomorfologiche e le bellezze naturali del Carso triestino, dichiara quali «**Riserve naturali**» alcune zone del Carso triestino, delimitate nella carta topografica annessa alla stessa legge. **Una di queste riserve naturali comprende una parte significativa del tracciato della cabinovia.** La legge statale infatti impone alla Regione FVG l'obbligo di prescrivere i divieti e le sanzioni amministrative necessari per la conservazione e la valorizzazione di queste "Riserve naturali" carsiche", obbligo attuato proprio con le norme del PURG del 1978 e che dovrebbero essere confermate nel nuovo, ma ancora incompleto, sistema di pianificazione territoriale regionale (PGT e piani di struttura di area vasta).

4. Profilo paesaggistico

4.1 Premessa

Le osservazioni sotto questo profilo analizzano il rispetto della normativa statale e regionale in materia di paesaggio e in particolare le prescrizioni del Piano Paesaggistico regionale, al fine di verificare se la documentazione prodotta è completa e se la variante può ritenersi "adeguata" al PPR e quindi coerente con gli obiettivi di tutela posti dallo stesso.

Lo stesso rapporto ambientale (punto 9.1.6 pag. 73) ammette che l'Azione A1 (Individuazione aree per una mobilità alternativa di collegamento per l'accesso da Nord per il miglioramento dell'accessibilità e la riduzione dell'impatto ambientale da traffico veicolare) comporta *"un impatto dovuto ad "Intrusione e deconnotazione di relazioni visive e sceniche". L'intervento conseguente l'approvazione della variante porterà ad un cambiamento dei luoghi per effetto di interventi di riduzione della vegetazione e per la percezione visiva della nuova infrastruttura da determinati punti di visuale."* Già tale conclusione del Rapporto ambientale circa l'impatto paesaggistico su beni tutelati dalla normativa in materia di paesaggio dovrebbe indurre a valutare negativamente l'infrastruttura sotto questo profilo.

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

Trattandosi di variante parziale che comprende beni paesaggistici essa è soggetta ad una "verifica di adeguamento al PPR" ai sensi dell'art. 145 del [codice dei beni culturali e del paesaggio](#) e degli art. [57 ter e quater della LR 5/2007](#). Più specificamente tali norme prevedono che i Comuni "conformano" o "adeguano" i propri strumenti urbanistici alle previsioni del PPR: la "conformazione", in base all'art. 57 quater della LR 5/2007, riguarda solo i PRGC di nuova formazione e le varianti generali mentre "l'adeguamento" riguarda varianti parziali a PRGC non conformati al PPR, che incidano, come nel caso di specie, su beni paesaggistici o sugli ulteriori contesti individuati dal PPR.

4.2 Completezza della documentazione tecnica necessaria per le varianti parziali di adeguamento al PPR

Con [regolamento approvato con D.P.Reg. 126/2022](#), è stata, tra l'altro, definita la **documentazione tecnica necessaria per l'adeguamento al PPR delle varianti parziali** (art. 7 e All. B), tra cui è previsto un "**elaborato di sintesi**", che ha la funzione di "*...documentare e... dimostrare la coerenza delle scelte di pianificazione da assumere in adeguamento al PPR*" e nel quale, per ciascun adempimento previsto dalle NTA del PPR, deve essere "*... richiamata ed esplicitata sia la previsione urbanistica in adeguamento, sia riportata la motivazione con cui il soggetto proponente sostiene la coerenza della previsione stessa (identificata nei suoi elaborati cartografici, normativi, strutturali..)*" (cfr. all. B – appendice 2 del regolamento).

Nell'elaborato di sintesi riportato a pag. 94 della relazione di adeguamento, non vi è invece alcuna traccia della previsione urbanistica di adeguamento al PPR né, tantomeno, una motivazione a sostegno della tesi secondo cui la previsione sarebbe adeguata, ma vi è solo un riferimento a parti della relazione paesaggistica, da cui non è possibile conoscere né le previsioni di adeguamento né le relative motivazioni.

4.3 Coerenza della variante di adeguamento con gli obiettivi statutarî e di qualità, gli indirizzi e le direttive del PPR

Ai sensi dell'art. 57 quater citato, l'adeguamento al PPR richiede "*la coerenza con gli obiettivi statutarî e con i relativi obiettivi di qualità, con gli indirizzi e con le direttive relative ai beni paesaggistici interessati*". Inoltre, la norma in esame vieta alle varianti parziali a PRGC non conformati di pregiudicare la futura conformazione al PPR dell'intero strumento generale. Più specificamente, come precisa il regolamento attuativo (all. B), "*l'adeguamento al PPR non può prescindere dai criteri ispiratori e dagli orientamenti a suo tempo assunti a presupposto del Piano, né dar luogo a effetti limitativi sulla potenzialità di incremento paesaggistico delle aree coinvolte*". Non è dato comprendere dalla relazione paesaggistica (ed in particolare dall'elaborato di sintesi) come la variante, che altera significativamente beni paesaggistici tutelati dal codice dei beni culturali e del paesaggio e dal PPR, possa considerarsi di adeguamento al PPR stesso.

E' vero che l'adeguamento al PPR è stato verificato da un parere reso da parte degli organi ministeriali preposti alla tutela del paesaggio (ai sensi dell'art. 14, comma 8, NTA), ma si tratta di un parere positivo reso in data 24/11/2022, in risposta ad una richiesta del 18/11/2022 (e quindi in soli tre giorni lavorativi!), incompleto e contraddittorio, che afferma apoditticamente l'adeguatezza al PPR, dopo aver espresso un parere esattamente opposto il 23/08/2022 e senza che dal secondo parere si comprenda come si sia giunti a questo mutamento di opinione. Peraltro, il parere positivo è subordinato a condizioni (come il "superamento" di un esplicito divieto previsto dalla normativa statale sui siti della rete Natura 2000). Tra l'altro il parere dichiara che "non sono presenti misure di salvaguardia e utilizzazione relative agli ulteriori contesti di cui all'articolo 143, comma 1, lettera e), affermazione che si ritiene in esatta, come si vedrà al punto 2.3.4.

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

Al contrario di quanto afferma il parere la variante non sembra essere di adeguamento al PPR ma piuttosto ne stravolge i criteri ispiratori e gli orientamenti limitando la "potenzialità di incremento paesaggistico delle aree coinvolte", come si dimostrerà in appresso.

Il sistema di tutela paesaggistica apprestato dal PPR del FVG vieta di approvare varianti non adeguate al PPR quando sono "incoerenti" (e quindi in contrasto) con gli obiettivi statuari e di qualità paesaggistica e con gli indirizzi e direttive relative ai beni paesaggistici previsti dal PPR.

Più specificamente l'adeguamento al PPR della variante in esame va valutato con riferimento alla coerenza con quattro categorie di **parametri**:

4.3.1 Coerenza con gli "obiettivi di qualità paesaggistica" e la "disciplina d'uso" previsti dalla scheda dell'ambito di paesaggio AP11 "Carso e costiera orientale"

Quanto alla coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica dell'ambito di paesaggio AP11 si osserva quanto segue.

Tra gli obiettivi di qualità paesaggistica per la rete ecologica (3.1), vi è l'abbassamento del livello di di interferenza ecologica espressa dall'indice di frammentazione da infrastrutture (IFI, pari a 0,94 Km/Kmq, il più alto della Regione) mediante interventi di deframmentazione e ripristino della connettività. La creazione di una nuova infrastruttura lineare (lungo la linea dovrà essere previsto un doppio sentiero ampiezza per le operazioni di emergenza per la discesa a terra dei passeggeri in caso di guasto lungo la linea e una fascia di rispetto per una larghezza totale di 16 metri), in un ambito ecologicamente sensibile come quello in esame comporta un'incoerenza con l'obiettivo del PPR, aumentando la frammentazione e riducendo la connettività ecologica in un sito della Rete Natura 2000, come rilevato anche dagli estensori della Relazione tecnico-scientifica dell'Università di Trieste secondo cui "*l'impatto della frammentazione degli habitat potrebbe considerarsi elevato per le specie tipiche di ambienti forestali*" (vedi pag. 13 della relazione).

Tra gli obiettivi di qualità per la rete dei beni culturali (3.2) vi è la salvaguardia dei manufatti puntuali legati al paesaggio costiero: la funivia, transitando a breve distanza dal Faro della Vittoria e dal Forte Kressich, ne danneggia senza dubbio la percezione visiva da moltissimi punti di osservazione costieri.

Tra gli obiettivi di qualità per la rete della mobilità lenta (3.3) vi è quello di favorire la fruizione dei diversi paesaggi che caratterizzano l'ambito attraverso percorsi funzionali della rete della mobilità lenta (ReMoL) e di assicurare il mantenimento o l'acquisizione di livelli di qualità dei paesaggi attraversati dalla ReMoL, anche mediante la valorizzazione dei punti panoramici esistenti: la strada Napoleonica, uno dei percorsi naturalistici e panoramici di maggior valore dell'ambiente carsico, che attraversa il ciglione, rientra nella ReMoL e la qualità paesaggistica fruibile da tale strada panoramica verrebbe gravemente danneggiata dalla realizzazione della funivia, in quanto sarebbe visibile da quasi tutto il percorso panoramico della Napoleonica e che lo sovrasterebbe nel punto di intersecazione con il passaggio continuo di cabinovie.

4.3.2 Coerenza con gli obiettivi di tutela e miglioramento della qualità del paesaggio, indirizzi, direttive e prescrizioni contenuti nelle schede dei beni paesaggistici dichiarati di notevole interesse pubblico interessate dalla variante (allegato 52 "Aree paesaggistiche del Carso" e 53 "Aree paesaggistiche del flysch sottostanti il ciglione carsico")

Gran parte delle aree interessate dalla variante è stata dichiarata di notevole interesse pubblico a norma della legislazione paesaggistica a suo tempo vigente: va quindi verificata la coerenza con gli obiettivi di tutela e miglioramento della qualità del paesaggio e gli indirizzi, direttive e prescrizioni, previsti dalle schede di cui agli allegati 52 e 53 del PPR, che disciplinano i beni paesaggistici attraversati dalla nuova cabinovia. Va premesso che la disciplina di tutela delle aree paesaggistiche comprende, oltre agli obiettivi di qualità paesaggistica (generali e specifici):

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

a) indirizzi e direttive da attuarsi attraverso gli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e settoriale o altri strumenti di programmazione e regolazione (che pertanto devono essere attuate anche dalla variante urbanistica in esame per poter essere "adeguata" al PPR);

b) prescrizioni d'uso riguardanti i beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice e volte a regolare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite. Contengono norme vincolanti, immediatamente cogenti e prevalenti sulle disposizioni incompatibili di ogni strumento vigente di pianificazione o di programmazione: queste prescrizioni, dunque, dovrebbero essere applicate in sede di esame di compatibilità paesaggistica del progetto dell'infrastruttura (e prevarrebbero sull'eventuale strumento urbanistico).

L'infrastruttura prevista dalla variante, una volta lasciate le aree edificate ("paesaggio di frangia urbana a bassa densità edilizia"), salendo attraverserebbe prima le "aree paesaggistiche del flysch sottostanti il ciglione carsico" (all. 53), interessando in particolare il "**paesaggio delle aree boscate non insediate sui versanti, crinali ed impluvi**", quindi le "aree paesaggistiche del Carso" (all. 52) incontrando prima il "**paesaggio del ciglione carsico**" e quindi il "**paesaggio delle alture carsiche**". Poiché la disciplina contenuta nelle schede è articolata in relazione alla tipologia di paesaggio tutelato, come perimetrato nelle cartografie allegiate alle schede, occorre considerare gli obiettivi, gli indirizzi e le direttive riguardanti tutte queste tre tipologie di paesaggio, per le quali il PPR riconosce valori naturalistici e panoramico-percettivi molto significativi e prevede, di conseguenza, indirizzi e direttive particolarmente stringenti.

Nello specifico, per il "**paesaggio delle aree boscate non insediate sui versanti, crinali ed impluvi**" il PPR riconosce la presenza di **valori naturalistici** quali zone collinari marnoso arenacee ("flysch"), incise da un reticolo idrografico spiccatamente erosivo, con compluvi di piccole dimensioni e valli a V (dalla costa a quasi 300 m.s.l.m.) caratterizzate da aree boscate naturali con rara presenza di elementi antropici, piccole sorgenti e venute d'acqua naturali, con la caratteristica vegetazione delle zone umide e numerose specie sia vegetali che animali costituenti grande biodiversità, come pure di **valori panoramici e percettivi**, quali una rete viaria e sentieristica posta lungo assi di elevato pregio ambientale che consente la percezione e la fruizione di visuali statiche e dinamiche di ampi spazi del territorio e di beni paesaggistici e di crinali e cime collinari, boscate, con elevato valore estetico percettivo cui va riconosciuto valore scenico per la loro intervisibilità a lunga e lunghissima distanza.

A tutela di questi valori, il PPR pone come obiettivo specifico di qualità paesaggistica la "*salvaguardia delle zone naturalistiche caratterizzate da aree boscate sui pendii collinari flyschiodi con essenze autoctone, con le pinete d'impianto di pino nero, con la vegetazione tipica delle zone umide lungo i torrenti e corsi d'acqua, con la macchia mediterranea*". Gli indirizzi e le direttive riferite a questo paesaggio impongono agli strumenti di pianificazione un tendenziale azzeramento del consumo di suolo, la salvaguardia delle visuali sensibili percepibili dai percorsi che attraversano il paesaggio, la conservazione delle caratteristiche geomorfologiche, il recupero e il miglioramento dell'assetto naturale dei luoghi, ivi comprese le sue componenti morfologiche e vegetazionali e la realizzazione e/o la conservazione dei "corridoi ecologici" al fine del rafforzamento del sistema ambientale e la salvaguardia della biodiversità.

La variante in esame non è certamente "coerente" con gli indirizzi e direttive di cui sopra. In particolare non appare coerente con un tendenziale azzeramento del consumo di suolo, il consumo di quasi 3,3 ettari di bosco necessari a far posto alla nuova infrastruttura di trasporto come pure con l'obbligo di conservare i corridoi ecologici, dato che l'infrastruttura verrebbe a creare una barriera ecologica per molte specie faunistiche, come rilevato anche dalla valutazione di incidenza.

Passando alla verifica della coerenza con la disciplina di tutela del "**paesaggio del ciglione carsico**", il PPR pone l'obiettivo specifico di "*salvaguardia delle zone naturalistiche caratterizzate da aree boscate su suolo carsico, flyschioide o alluvionale con essenze autoctone (in particolare roverella e carpino bianco) e le pinete di pino nero, componenti vegetali di un programma di rimboschimento storico (fine '800 e inizi '900), landa carsica, macchia mediterranea, unicità dei suoli carsici per le manifestazioni geologiche ipogee ed epigee*

tipiche del Carso classico". Tale salvaguardia, specifica ancora la normativa del PPR, è volta a "mantenere l'integrità del contesto e in particolare le caratteristiche geologiche, e le componenti morfologiche e vegetazionali....(e) a mantenere le visuali dai numerosi sentieri e strade forestali presenti, e le loro interrelazioni visive al fine di consentire la vista delle aree urbane e periurbane di Trieste, delle piane alluvionali, della costa, del golfo, fino alla cerchia alpina, con funzione di osservatorio privilegiato di più ambiti paesaggistici". Il PPR riconosce l'altissimo **valore naturalistico e panoramico-percettivo** di tale paesaggio, tale da definirlo "una delle peculiarità naturalistiche e paesaggistico-ambientali più singolari e caratteristiche dell'intero ambito comunale" e "un unicum geomorfologico di singolare valore paesaggistico".

Gli indirizzi e le direttive riferite a questo paesaggio impongono agli strumenti di pianificazione, anche qui, un tendenziale azzeramento del consumo di suolo, la salvaguardia delle "visuali sensibili percepibili dai percorsi che attraversano il paesaggio", la "conservazione delle caratteristiche geomorfologiche, il recupero e il miglioramento dell'assetto naturale dei luoghi, ivi comprese le sue componenti morfologiche e vegetazionali", il divieto di nuovi tratti di viabilità carrabile.

Per il **paesaggio delle alture carsiche**, il PPR riconosce ugualmente un altissimo valori naturalistico (presenza di zone collinari carsiche a morfologia differenziata caratterizzate da aree boscate di impianto a pino nero e aree boscate naturali, e di fenomeni carsici ipogei ed epigei caratterizzati da forme di dissoluzione di diversa scala e grandezza) e panoramico-percettivo (trattandosi di un "contesto caratterizzato da elevatissima intervisibilità a lunga e anche a lunghissima distanza", dalla presenza di numerose vedette, di una rete viaria e sentieristica posta lungo assi di elevato pregio ambientale che consente la percezione e la fruizione di visuali statiche e dinamiche di ampi spazi del territorio e di beni paesaggistici). Gli indirizzi e le direttive sono analoghe alle precedenti.

Anche con riferimento a questi paesaggi carsici, la variante risulta in evidente contrasto con gli obiettivi, gli indirizzi e le direttive poste dal PPR in quanto non garantisce un tendenziale azzeramento del consumo di suolo, né la salvaguardia delle visuali sensibili percepibili dai percorsi che attraversano questi paesaggi (in particolare la famosa strada Napoleonica, da cui sarebbe ben percepibile la nuova infrastruttura e che verrebbe da essa attraversata), né infine il recupero e il miglioramento (né, a maggiore ragione, il mantenimento) delle componenti vegetazionali dei paesaggi in questione.

Va aggiunto che le prescrizioni d'uso vigenti in tutte e tre i paesaggi attraversati dall'infrastruttura vietano la realizzazione di "nuove infrastrutture lineari a lunga percorrenza (stradali ed energetiche), di antenne per le telecomunicazioni e dei relativi sostegni che attraversino o insistano sull'area": è dunque a maggior ragione dovrebbe ritenersi vietata la realizzazione di infrastrutture ben più impattanti di un'antenna, quale una sequenza di piloni di sostegno di una cabinovia.

4.3.3 Coerenza con la normativa d'uso dei beni paesaggistici tutelati per legge (art. 20 e ss):

Il PPR contiene una ricognizione e perimetrazione dei beni paesaggistici tutelati per legge: come si vede dalla tavola P6 del PPR, la variante comprende varie categorie di beni tutelati per legge: territori boscati e corsi d'acqua (rii Bovedo e Giuliani) e fascia costiera (interessata dalla stazione). Peraltro, i territori boscati e i corsi d'acqua sono anche individuati da dichiarazioni di notevole interesse pubblico. In particolare l'art. 28, comma 13 lett. b) per i territori boscati ammette con autorizzazione paesaggistica gli interventi di realizzazione di impianti di risalita alle seguenti condizioni: 1) che siano previsti dagli strumenti urbanistici vigenti al momento dell'adozione del PPR o adeguati o conformati al PPR, 2) non alterino gli aspetti geomorfologici e forestali di insieme, i geositi e le visuali panoramiche, e 3) siano realizzati in modo tale da concorrere alla qualità del paesaggio anche durante la stagione estiva.

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

4.3.4 Coerenza con le misure di salvaguardia e di utilizzazione degli ulteriori contesti ex articolo 143, comma 1, lettera e), del Codice (art. 37 e ss. NTA)

Tali ulteriori contesti, individuati dal PPR, possono ricadere all'interno di beni paesaggistici e in tal caso si applica anche la normativa d'uso riferita allo specifico bene paesaggistico (art. 37, comma 4 NTA). Tali ulteriori contesti comprendono quelli riferiti alla rete ecologica come i siti Natura 2000 (art. 40), quelli riferiti alla rete dei beni culturali (art. 41) e quelli riferiti a strade panoramiche (art. 42, comma 1, lett. c). In particolare, l'art. 40 delle NTA stabilisce che *“Non sono ammissibili interventi e opere che determinino una riduzione dello stato di conservazione di habitat Natura 2000”*. **Si ritiene che la variante in esame comporti invece una evidente riduzione dello stato di conservazione di due siti della Rete Natura 2000: la ZSC IT 3340006 Carso triestino e goriziano (Dir.92/43/CEE) e la ZPS IT 3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia (Dir. 79/409/CEE), in quanto comporta un ampio disboscamento che interessa quasi 3,3 ettari di habitat naturale di pregio (l'habitat 41.731 “Querceto a roverella dell'Italia settentrionale e dell'Appennino centro-settentrionale”, con una classe di valore e di fragilità “alta” secondo la Carta Natura FVG), con il taglio di quasi 1200 alberi, risultando pertanto non coerente con le misure di salvaguardia e di utilizzazione di questo “ulteriore contesto” relativo alla rete ecologica.**

5. Profilo naturalistico (Rete Natura 2000)

5.1 Premessa

Come rilevato dallo stesso rapporto ambientale “La previsione di Variante interessa aree appartenenti alla “Rete Natura 2000”, relativamente ai due siti, parzialmente sovrapposti:

- ZPS - IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia;
- ZSC- IT3340006 Carso triestino e goriziano.

Le aree della Rete Natura 2000 sono quelle che l'Unione europea, in base alle direttive “Habitat” e “Uccelli” e in stretta collaborazione con gli Stati membri, ha destinato prioritariamente alla conservazione della natura, in quanto necessarie per preservare habitat naturali e specie faunistiche e floristiche a rischio di scomparsa. Si tratta pertanto delle aree in cui il livello di protezione della natura è massimo. Già da questa semplice considerazione dovrebbe risultare evidente che gli interventi antropici debbano essere evitati e limitati allo stretto necessario per mantenere e migliorare queste condizioni di naturalità: una infrastruttura di trasporto di elevato impatto come una cabinovia, pertanto, non può essere considerata in nessun caso un intervento antropico compatibile con tale forma di massima tutela ambientale. Come si vedrà, tale considerazione di buon senso è confermata espressamente anche dalla normativa italiana di recepimento delle direttive.

Come risulta più precisamente dal PFTE pubblicato sul sito del Comune, le opere appartenenti alla linea “Bovedo – Opicina” situate tra il sostegno di linea S7 e la mezzeria della campata W12-S13 ricadono all'interno della Zona di Protezione Speciale (Z.P.S.) codice IT3340002 denominata “Aree Carsiche della Venezia Giulia”. La porzione della linea “Bovedo – Opicina” compresa tra il sostegno S11 (escluso) e la mezzeria della campata W12-S13 ricadono all'interno della Zona Speciale di Conservazione (Z.S.C.) codice IT3341006 denominato “Carso Triestino e Goriziano”.

Sul sito della Commissione UE dedicato alla Rete Natura 2000 è possibile consultare le Standard Data Form Natura 2000 dei due siti qui considerati: la [ZSC codice IT3341006 denominata “Carso Triestino e Goriziano”](#) e la [ZPS codice IT3340002 denominata “Aree Carsiche della Venezia Giulia”](#). Inoltre è possibile consultare on line la [Carta Natura del FVG](#), in cui sono individuati e classificati gli habitat naturali della Regione.

Le osservazioni che seguono riguardano i seguenti aspetti:

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

- a) la completezza e correttezza dello studio di incidenza anche in relazione alla normativa di derivazione europea in materia di tutela degli habitat e delle specie di interesse comunitario (direttiva Habitat) e di tutela degli uccelli selvatici (direttiva Uccelli), tenuto conto degli obiettivi di conservazioni dei due siti di interesse comunitario (punto 5.2);
- b) il rispetto delle misure di conservazioni generali e specifiche adottati, in base alle due direttive e alla normativa di recepimento per i siti in esame (punto 5.3);
- c) il corretto espletamento della procedura di valutazione di incidenza appropriata (VIncA), con particolare riferimento all'acquisizione dei pareri e delle determinazioni delle autorità competenti in materia, effettuata nell'ambito della VAS, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del codice ambiente, secondo cui la VAS comprende le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997; a tal fine, il rapporto ambientale deve contenere tutti gli elementi di cui all'allegato G dello stesso decreto n. 357 del 1997, pur essendo questi ultimi oggetto di autonoma valutazione all'interno del Rapporto ambientale e della procedura VAS (punto 5.4).

5.2 Completezza e correttezza dello studio di incidenza avuto riguardo alle direttive e agli orientamenti UE e alle linee guida nazionali e regionali per la valutazione di incidenza di piani e progetti

Sotto questo profilo, va verificato se lo studio di incidenza sia stato redatto in modo corretto ed esaustivo, secondo le previsioni della normativa, in particolare dalla Comunicazione UE del 2021 e dalle linee guida nazionali del 2019 e regionali del 2022 (approvate con deliberazione della Giunta regionale 1183/2022), e del parere emesso dal Servizio Valutazioni ambientali della Regione in sede di *scoping* della procedura VAS. Solo così, infatti, le sue conclusioni possono considerarsi attendibili. In particolare, l'allegato 2, scheda 3 della deliberazione della Giunta regionale, come afferma lo stesso atto deliberativo *“rappresenta in modo schematico ed esemplificativo le informazioni e le valutazioni che devono essere illustrate nello Studio – documento autonomo o contenuto in maniera distinta all'interno dei documenti di valutazione ambientale previsti dalle procedure di VAS e VIA - e nei relativi allegati”*.

Le direttive Habitat e Uccelli contengono, come noto, disposizioni dirette ad assicurare la conservazione delle zone speciali di conservazione degli habitat naturali e delle specie di interesse comunitario della rete Natura 2000 e delle zone di protezione speciale necessarie alla conservazione delle specie avifaunistiche tutelate: una di queste è costituita dall'obbligo di sottoporre ad una **“opportuna valutazione”** qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative sulle tali siti, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, valutazione che deve tener conto degli **obiettivi di conservazione** del sito medesimo. Alla luce delle conclusioni della valutazione dell'incidenza sul sito e fatto salvo il paragrafo 4, le autorità nazionali competenti danno il loro accordo su tale piano o progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica. (art. 6, par. 3). Il par. 4 prevede che *“Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni **misura compensativa** necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate. Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari, possono essere addotte soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico.”*

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

Il **Servizio valutazioni ambientali** della Regione FVG, con nota 1/6/2022 prot. 31659/P ha fornito numerose prescrizioni sui contenuti dello Studio di incidenza, di cui va verificato l'adempimento. In particolare esso prescrive di analizzare puntualmente nello Studio, anche con il supporto di tabelle, **la valutazione di coerenza con le misure di conservazione vigenti nei due siti Natura 2000 interessati, motivando le valutazioni riportate**. Oltre alle misure generali di salvaguardia di cui alla LR 14/2007 il Servizio regionale ricorda che dovranno essere analizzati anche le misure di conservazione sito-specifiche della ZSC approvate con DGR 30 gennaio 2020 n 134, **nonché le indicazioni del DM 17 ottobre 2007**, (recante i criteri minimi uniformi per le misure di conservazione) tenendo conto delle tipologie ambientali individuate con D.P.Reg. 20 settembre 2007 n. 301. Dovranno essere considerate sia le misure di conservazione generali che quelle riferite alle specie e agli habitat interessati.

Il Servizio regionale ricorda poi che sarà necessario effettuare una **preliminare individuazione delle specie e degli habitat riportati nei Formulari standard dei siti** (ed eventuali altri ritenuti significativi) **presenti nell'area vasta di interferenza della variante**. L'identificazione delle specie faunistiche interferite dovrà essere effettuata **sulla base delle carte di distribuzione delle specie e degli habitat faunistici, con particolare riferimento a quelli riproduttivi, di svernamento, trofici ed ai corridoi di collegamento**. Qualora non siano disponibili dati distributivi, potranno essere effettuati dei rilievi di campo.

Per habitat e specie che costituiscono obiettivo di conservazione del sito (habitat di allegato I e specie di allegato II della Direttiva 92/43/CEE, uccelli di cui all'art. 4 della Direttiva 2009/147/CE), dovrà essere riportato lo stato di conservazione a livello di sito e di regione biogeografica (Formulario standard, Report art. 17 DH, Report art. 12 DU) e indicato il valore e la rappresentatività delle stazioni presenti nell'area di studio rispetto al contesto regionale.

A partire dalle azioni di piano e dalle conseguenti pressioni (ad es. sottrazione e frammentazione di habitat riproduttivi/trofici/di sosta, interruzione di connessioni ecologiche, emissioni rumorose e/o luminose, mortalità da collisione, aumento della presenza antropica in fase di cantiere e di esercizio per le manutenzioni, diffusione di specie ruderali e/o alloctone, ecc.), dovrà essere identificata e possibilmente quantificata l'incidenza su ciascuna delle specie e degli habitat che costituiscono obiettivo di conservazione dei siti. **Il numero di soggetti o di coppie interferiti e la superficie di habitat di interesse comunitario/habitat di specie dovranno essere rapportati percentualmente a quelli presenti**.

Per quanto riguarda l'avifauna uno degli aspetti che dovranno essere indagati riguarda la mortalità per collisione con l'infrastruttura, con particolare riferimento ai cavi sospesi. Come noto nel periodo migratorio, in cui gli uccelli si possono presentare concentrati lungo le rotte di spostamento, gli impatti possono essere più significativi. Particolarmente impattati risultano essere i migratori notturni per la scarsa visibilità dei cavi. Il rischio di collisione dipende dalle modalità di spostamento e dall'altezza di volo delle singole specie, e può essere influenzato anche dalle condizioni meteorologiche, con impatti maggiori in presenza di forti venti. La localizzazione in funzione della conformazione del paesaggio (eventuale presenza dei cosiddetti effetti trampolino, sommità, sbarramento e scivolo) e le caratteristiche costruttive dell'infrastruttura (ad es. altezza dei cavi rispetto alle chiome degli alberi) rappresentano elementi da indagare al fine di chiarire la portata degli impatti (www.mite.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/biodiversita/linee_guida_linee_elettriche_avifauna_new.pdf).

Le valutazioni sull'avifauna dovranno tenere conto dell'individuazione del bosco a valenza faunistica e delle relative indicazioni gestionali che prevedono, in particolare, che non ne venga ridotta la superficie.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla valutazione delle interferenze con le zone umide e con i siti riproduttivi degli anfibi.

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

Al termine delle analisi sopra descritte dovrà essere riportata una valutazione della **significatività dell'incidenza su ciascuna specie/habitat** (incidenza nulla, bassa, media o alta). In caso si rendesse necessaria l'adozione di misure di mitigazione, le valutazioni dovranno essere presentate sia con che senza l'applicazione di dette misure. In caso di incidenza negativa significativa e non mitigabile nello Studio potrà essere anticipata la valutazione delle soluzioni alternative da considerare.

Il Servizio regionale ricorda infine che lo Studio dovrà essere redatto e firmato da un tecnico del settore naturalistico ed ecologico con specifiche e attestabili competenze relative alle specie e agli habitat.

Ciò premesso si osserva quanto segue:

5.2.1. Qualità dei dati e citazione delle fonti

Le linee guida nazionali affermano la necessità di garantire la qualità dei dati: a tal fine *“nello studio di incidenza devono essere indicati l'origine, le caratteristiche principali e il livello di completezza delle informazioni utilizzate, evidenziando eventuali lacune e incertezze nella raccolta ed elaborazione dei dati. Vanno indicati i principali studi e pubblicazioni scientifiche (e divulgative) e le banche dati utilizzate per le analisi dei contenuti naturalistici e per l'analisi dell'incidenza. Vanno indicati gli Organismi e gli Enti consultati (referenti). La completa citazione delle fonti utilizzate va inserita nella bibliografia”*. Lo studio di incidenza è corredata da una esauriente sito/bibliografia e da una relazione scientifica dell'Università di Trieste. Tuttavia alcuni rilevanti dati cartografici sono riportati nello studio senza citare la fonte o l'origine da cui sono stati tratti, ad es. la sezione 5.1 contiene una descrizione degli habitat interessati dalla variante, tra cui l'habitat prioritari 8240 pavimenti calcari (incluso nell'allegato I della direttiva Habitat) e gli habitat, BC16 pineta d'impianto a pino nero, BL18 Ostro-querceti del Carso, allegando una mappa a scala molto piccola e di difficile lettura (vedi pag. 74 e 79), di cui non è indicata l'origine¹. La carta non consente poi di individuare l'ubicazione precisa dei pavimenti calcari presenti nell'area: si tratta di un'informazione molto importante per capire se la variante incida o meno su un habitat prioritario (i pavimenti calcari, codice 8240) che peraltro è ampiamente rappresentato nella ZSC Carso triestino e goriziano. Va riconosciuto peraltro che tale carenza informativa è stata integrata dalla Relazione scientifica dell'Università di Trieste, i cui estensori hanno effettuato dei rilievi sul campo nel novembre 2022.

Per quanto riguarda i dati faunistici, la stessa relazione scientifica dell'Università di Trieste afferma che i dati disponibili sulla base della letteratura esistente sono molto datati e non derivano da campionamenti sistematici e rappresentativi dell'area di interesse, sottolineando che il quadro conoscitivo è purtroppo assai limitato e molto probabilmente non rappresentativo della situazione attuale. Anche per i dati vegetazionali la relazione scientifica rileva la necessità di valutare con attenzione la presenza di specie erbacee ed arbustive, tra cui quelle di interesse comunitario e di interesse locale, con un piano di campionamento probabilistico adeguato e rappresentativo nella fase di aggiornamento dei dati in relazione alla progettazione definitiva. Un'altra carenza segnalata dalla citata relazione (con la conseguente necessità integrativa alla VINCA da attuarsi sul progetto definitivo) riguarda i rilievi delle alberi effettuati nel maggio 2022, che non riportano la caratterizzazione delle specie del genere Quercus, che, nell'area di studio, sono diverse e variano lungo il gradiente altitudinale.

5.2.2. Osservazioni sulle singole sezioni e sottosezioni dello studio di incidenza

Lo studio di incidenza predisposto dai proponenti, reperibile all'interno del Rapporto ambientale della Variante, con il titolo “Valutazione di incidenza appropriata”, si struttura in sezioni e sottosezioni corrispondenti alle indicazioni della [DGR 1183/2022](#), recante “indirizzi applicativi in materia di valutazione

¹ La codifica degli habitat è tratta da: POLDINI L., ORIOLO G., VIDALI M., TOMASELLA M., STOCH F. & OREL G., 2006. *Manuale degli habitat del Friuli Venezia Giulia. Strumento a supporto della valutazione d'impatto ambientale (VIA), ambientale strategica (VAS) e d'incidenza ecologica (VIEc). Region. Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direz. Centrale ambiente e lavori pubblici – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, Univ. Studi Trieste – Dipart. Biologia, Manuale degli habitat del FVG), Trieste, luglio 2006.*

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

di incidenza conseguenti al recepimento delle 'Linee guida nazionali per la VINCA – direttiva 92/43/CEE habitat art. 6, par.3 e 4", ed in particolare dell'allegato 2. Anche alla luce degli indirizzi delle linee guida regionali e delle indicazioni del Servizio Valutazioni ambientali, si osserva quanto segue.

Sezione 1. Localizzazione ed inquadramento territoriale

Nessuna osservazione

Sezione 2. Localizzazione in relazione ai siti Natura 2000 e ad altre aree

Nessuna osservazione

Sezione 3. Descrizione della variante

La sezione 3.5 è dedicata (come prescrivono le linee guida regionali, all. 2, sezione 3-d) alla "Verifica di coerenza con le misure di conservazione o con i piani di gestione vigenti nei siti Natura 2000 interessati". Si osserva che lo studio, sebbene riporti le misure di conservazione generali stabilite dalla Regione, con legge 14/2007 (ma non quelle previste dallo Stato con i criteri minimi uniformi di cui al DM 184/2007), pare tralasci di verificare la coerenza della variante con alcune misure in particolare quella prevista dall'art. 3, comma 2, lett. k bis, aggiunta dalla L.R. 7/2008, che vieta di realizzare "impianti di risalita a fune" nei siti protetti.

Sezione 4. Cronoprogramma

La sezione 4 "Cronoprogramma" fornisce alcune "indicazioni metodologiche di massima" circa le modalità di realizzazione dei basamenti dei sostegni, tra cui la seguente: "Si ritiene assolutamente necessario non aprire delle piste forestali, compresa la viabilità di cantiere, lungo il tracciato della cabinovia per la realizzazione delle aree all'interno delle quali verranno realizzati i basamenti di supporto ai piloni che sosterranno i cavi e le cabine, procedendo al trasporto dei materiali e delle strutture attraverso l'utilizzo di elicottero, limitando l'area di cantiere, allo stretto necessario per la realizzazione delle opere." Nella sezione 6.1, ove si afferma che "L'accesso alle aree di cantiere è previsto con due tipologie: realizzazione/utilizzo di viabilità dedicata e successivi interventi con elicottero. Non sono attualmente disponibili informazioni circa le modalità puntuali di accesso. Nel caso di apertura di nuova viabilità di servizio o allargamento di tracce esistenti, con o senza modifica del fondo, al termine dovrà essere ripristinato lo stato dei luoghi." Queste affermazioni sembrano contraddittorie e ambigue (da una parte si afferma che è "assolutamente non necessario aprire delle piste forestali", dall'altro che è prevista la "realizzazione/utilizzo di viabilità dedicata") oltre a non fornire una descrizione sufficientemente precisa, che dovrebbe tra l'altro essere riportata alla sezione 3.2, degli interventi della fase di cantiere, al fine di valutarne l'incidenza sugli habitat e le specie protette.

Sezione 5. Descrizione dei siti Natura 2000

Secondo le linee guida regionali questa sezione dello studio dovrebbe, in primo luogo, fornire adeguata documentazione, da riportare o citare nello studio; ove la documentazione non fosse aggiornata o disponibile ad un livello sufficiente di dettaglio, il proponente dovrebbe procedere a rilievi sul campo, i cui esiti vanno riportati nello studio. Quanto alla documentazione cartografica, le linee guida prescrivono di acquisire i seguenti elaborati cartografici, in cui agli elementi naturalistici devono essere sovrapposti gli elementi della variante:

- la carta degli habitat a scala 1:5000 o 10.000 presenti nell'area di studio, con le classificazioni Natura 2000, Corine Biotopes (Carta della Natura FVG) e Manuale degli habitat del FVG;

- cartografia in scala adeguata (compresa tra 1:10.000-1:2.000, o inferiore laddove necessario) delle stazioni di presenza delle specie floristiche (se eventualmente presenti solo in aree circoscritte all'interno degli habitat di riferimento) e delle specie faunistiche potenzialmente interessate o degli habitat faunistici idonei a ospitarle, con particolare riferimento a quelli riproduttivi, di svernamento, trofici ed ai corridoi di collegamento.

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

Inoltre le linee guida prescrivono di fornire una tabella con tutti gli habitat e specie riportati dal Formulario standard del sito e di altri ritenuti significativi, con l'indicazione di quelli interessati dalla variante.

In secondo luogo, sulla base della documentazione e degli esiti di eventuali rilievi sul campo, lo studio deve individuare gli habitat e le specie vegetali e animali presenti nell'area vasta potenzialmente interessata dalla variante; ciò non solo con riferimento a quelli elencati negli allegati I e II della Direttiva Habitat e nell'allegato I della direttiva Uccelli, ma anche ad altri habitat e specie di interesse conservazionistico.

In terzo luogo, per ciascun habitat e specie così individuati, lo studio dovrebbe fornire informazioni dettagliate, quali la loro descrizione generale, il loro stato di conservazione nel sito e a livello di regione biogeografica, le pressioni/minacce che li riguardano, il valore e la rappresentatività delle stazioni e delle popolazioni presenti nell'area di studio rispetto al contesto regionale.

Si osserva, quanto al primo requisito, che la **documentazione e i rilievi sul campo**, sulla cui base individuare gli habitat e le specie, sembrano insufficienti rispetto a quanto richiesto dalle linee guida. Tra la documentazione allegata allo studio si rinviene una sola carta degli habitat riportata sia a pag. 74 che a pag. 79, a scala molto piccola (non indicata), con una classificazione degli habitat, di cui si omette la fonte, ma che parrebbe risalire al 2006². **Manca invece una carta degli habitat più recente con riferimento alla classificazione Natura 2000 e Corine Biotopes (Carta Natura FVG), che tra l'altro individua nell'area in esame l'habitat 41.731 "Querceto a roverella dell'Italia settentrionale e dell'Appennino centro-settentrionale", con una classe di valore e di fragilità "alta". Inoltre manca una sovrapposizione sulla carta degli habitat degli elementi della variante, in particolare i basamenti dei sostegni. Manca una carta di distribuzione delle stazioni di presenza delle specie floristiche e faunistiche, eventualmente disponibile presso le autorità competenti o in mancanza di carte redatte sulla base di rilievi sul campo, come richiesto anche dal Servizio valutazioni ambientali.** D'altronde i rilievi sul campo citati nello studio non paiono sufficienti in quanto mancano rilievi aggiornati delle specie floristiche erbacee ed arbustive (l'ultimo rilievo risale al 2010), della consistenza e stato di conservazione degli habitat, in particolare dell'habitat prioritario "pavimenti calcarei" (non essendo la cartografia esistente ad un sufficiente livello di dettaglio ed essendo alquanto datata, anche se, come detto, tale carenza peraltro è stata integrata dalla Relazione scientifica dell'Università di Trieste, i cui estensori hanno effettuato dei rilievi sul campo nel novembre 2022), della distribuzione delle specie animali di cui si potrebbe supporre la presenza nell'area della variante.

Si osserva, in secondo luogo, che, anche per la mancanza di adeguata documentazione, **lo studio non appare sufficiente quanto all'individuazione degli habitat e delle specie presenti nell'area.**

Quanto all'individuazione degli habitat, esso si limita ad affermare che "Lungo il tracciato è presente un solo Habitat di interesse comunitario: 8240* prioritario "Pavimenti calcarei", mentre manca qualunque accenno agli habitat delle specie di cui all'allegato II della direttiva Habitat e dell'allegato I della direttiva Uccelli o di altri habitat di interesse conservazionistico (come l'habitat 41.731 della Carta Natura FVG).

Quanto all'individuazione delle specie vegetali di interesse comunitario e alle altre ritenute significative, lo studio, come detto, si limita a riportare dati riportati nel formulario standard, sulla base dei rilievi risalenti al 2010 per le sole specie di interesse comunitario, mancando come detto delle indagini sul campo, come indicato dalle linee guida in caso di dati non aggiornati. Non sembra sia stata recepita dallo studio l'indicazione dell'ARPA FVG in sede di scoping, di "*effettuare un'analisi vegetazionale (rilievi fitosociologici e floristici) con particolare attenzione alle specie maggiormente rilevanti quali ad esempio il Cistus salvifolius*

² La codifica degli habitat pare essere tratta da: POLDINI L., ORIOLO G., VIDALI M., TOMASELLA M., STOCH F. & OREL G., 2006. Manuale degli habitat del Friuli Venezia Giulia. Strumento a supporto della valutazione d'impatto ambientale (VIA), ambientale strategica (VAS) e d'incidenza ecologica (VIEc). Region. Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direz. Centrale ambiente e lavori pubblici – Servizio Valutazione Impatto Ambientale, Univ. Studi Trieste – Dipart. Biologia, Manuale degli habitat del FVG, Trieste, luglio 2006.

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

L., la cui distribuzione regionale è ristretta ai dintorni di Trieste [n.d.r. nel bosco Bovedo], dove la specie presenta le stazioni più settentrionali dell'areale illirico-dalmatico, che potrebbe essere impattata irreparabilmente dall'eventuale allargamento dei sentieri di accesso all'opera per manutenzione, emergenze, ecc..." La stessa Relazione scientifica dell'Università di Trieste (pag. 10) sembra prendere atto di tale carenza, osservando che *"La presenza di specie erbacee ed arbustive, tra cui quelle di interesse comunitario e di interesse locale, andrà valutata con attenzione con un piano di campionamento probabilistico adeguato e rappresentativo (Yoccoz et al. 2001) nella fase di aggiornamento dei dati in relazione alla progettazione definitiva"* e cerca di colmarla riportando la localizzazione dei rilievi vegetazionali effettuati nel 2018 in Bosco Bovedo, ma si tratta di rilievi su particelle distanti circa 250 metri rispetto all'area interessata dal tracciato della cabinovia.

Quanto all'individuazione delle specie animali di interesse comunitario e delle altre ritenute significative, lo studio si limita a elencare quelle "potenzialmente interessate", alle pag. 92 e seguenti, senza motivare su quali basi siano state individuate.

Infine lo studio appare carente, per gli habitat e le specie individuate, delle **"informazioni dettagliate**, quali la loro descrizione generale, il loro stato di conservazione nel sito e a livello di regione biogeografica, le pressioni/minacce che li riguardano, il valore e la rappresentatività delle stazioni e delle popolazioni presenti nell'area di studio rispetto al contesto regionale", come prescritto invece dalle linee guida regionali.

La sottosezione 5.10 (analisi delle principali relazioni strutturali e funzionali che costituiscono e consentono il mantenimento dell'integrità della ZSC e che possono essere potenzialmente interferite dalla variante) dovrebbe verificare, come chiariscono le linee guida regionali, le catene trofiche principali e le connessioni ecologiche interne o esterne al Sito: ma non pare che l'argomento sia stato trattato dallo Studio.

Sezione 6. Valutazione dell'incidenza

6.1 Descrizione dei singoli elementi in Variante che, da soli o congiuntamente con altri, possono produrre effetti sul sito Natura 2000

Questa sezione dello studio è prevista dalle linee guida regionali (alla sezione 6-a), che prescrivono di individuare le azioni previste dalla variante e le conseguenti pressioni, fornendo le informazioni necessarie per la successiva valutazione degli impatti su specie ed habitat (parametri quantitativi, indicazioni sulla diffusione spaziale, sulla durata, ecc.), riconducendo le pressioni individuate alle categorie di pressioni e minacce (*pressures and threats*) utilizzate nei Formolari standard e nei report previsti dall'art. 17 della Direttiva Habitat e disponibili al link: http://cdr.eionet.europa.eu/help/habitats_art17. La "list of pressures and threats 2019-2024", con relativi codice, denominazione e descrizione, da utilizzare in sede di valutazione di incidenza al fine di standardizzare gli studi di incidenza.

Lo studio, al par. 6.1, elenca 20 azioni previste dalla variante ma non viene però fatto alcun riferimento alla lista di pressioni e minacce indicate nei formulari standard e nella "list of pressures and threats" predisposta dalla UE, secondo la metodologia standard indicata dalle linee guida regionali.

6.2 Individuazione e quantificazione delle incidenze della Variante su habitat e specie dei Siti Natura 2000

Questa sezione dello studio è prevista dalle linee guida regionali (alla sezione 6-b) prescrivendo in modo dettagliato le valutazioni necessarie. La valutazione dell'incidenza deve essere effettuata con riferimento agli obiettivi di conservazione del Sito e pertanto con riferimento agli habitat di cui all'Allegato I, alle specie di cui all'Allegato II della Direttiva Habitat e relativi habitat di specie e agli uccelli di cui all'art.4 della Direttiva Uccelli e relativi habitat di specie, a condizione che abbiano una presenza significativa nel Sito (parametro rappresentatività/popolazione diverso da "D") o siano comunque riconosciuti come obiettivo di conservazione. Deve essere inoltre effettuata una valutazione dell'eventuale alterazione dell'integrità del sito.

Le incidenze rilevate devono essere debitamente quantificate. L'individuazione e la successiva valutazione delle incidenze deve essere condotta senza tener conto di eventuali misure di mitigazione. Al fine della quantificazione degli impatti possono essere utilizzati vari metodi similmente a quanto previsto dalle metodologie per la valutazione di impatto ambientale (misure dirette, modelli previsionali, giudizio di esperti, analisi di casi analoghi, diagrammi di flusso, GIS, ecc.). Le metodologie di quantificazione degli impatti scelte devono essere illustrate con la relativa bibliografia, e motivate.

In base alle linee guida nazionali e regionali, occorre specificare qualitativamente e quantitativamente le incidenze sugli habitat e le specie previamente individuate, distinguendo incidenze dirette o indirette, a breve o a lungo termine, permanenti/irreversibili, in fase di cantiere, esercizio o dismissione, per ciascuna categoria di incidenza indicata dalle stesse linee guida e quantificando in alcuni casi le incidenze (a seconda dei casi, in termini di superficie di habitat, di numero di individui/coppie/nidi interferiti).

In particolare per ogni habitat (distinti tra habitat prioritari e non prioritari di cui all'allegato I della Direttiva Habitat, habitat delle specie di cui all'allegato II della Direttiva Habitat e habitat di uccelli di cui all'art. 4 della Direttiva Uccelli) le **categorie di incidenza** sono:

- Perdita di superficie di habitat (con indicazione della superficie interessata e la % rispetto al Sito);
- Danneggiamento/degrado dell'habitat (ad esempio in seguito ad alterazione della composizione floristica, ingresso di specie alloctone; alterazione delle caratteristiche pedoclimatiche/trofiche; semplificazione degli habitat complessi; ecc.)
- Frammentazione (ad esempio consistente in distruzione della vegetazione ed apertura di varchi in formazioni compatte; interferenze con elementi del paesaggio ecologico connessi direttamente con il Sito Natura 2000, quali ad esempio corsi d'acqua, vegetazione ripariale, siepi poderali, zone umide; interruzione della rete ecologica, laddove individuata o di connessioni ecologiche individuate, quali rotte migratorie, aree di transito fra siti riproduttivi/trofici/di rifugio; ecc.)
- Diminuzione o scomparsa dei processi ecologici funzionali in seguito ad alterazione delle componenti strutturali degli habitat (ad esempio in seguito ad interferenze con le principali relazioni che determinano il funzionamento del Sito, quali il ciclo dei nutrienti, le reti trofiche, la disponibilità delle risorse, la produttività, la circolazione idrica superficiale o profonda, il dissesto idrogeologico ecc.)

Per ogni specie floristica (distinguendo anche qui tra specie di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE prioritaria* e specie di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE non prioritaria), i tipi di impatto da valutare sono:

- Riduzione del numero di soggetti, di stazioni di presenza o scomparsa di singole specie (indicando se possibile la stima del numero di soggetti interferiti, da rapportare percentualmente alla popolazione presente nel Sito)
- Perturbazione della specie (ad esempio in seguito a peggioramento delle condizioni edafiche e climatiche, competizione con specie alloctone, ecc.)

Per ogni specie faunistica (distinguendo ancora tra specie di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE prioritaria*, specie di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE non prioritaria, uccelli di cui all'art. 4 della Direttiva 2009/147/CE), i tipi di impatto da valutare sono:

- Riduzione del numero di soggetti o scomparsa di singole specie (indicando se possibile la stima del numero di soggetti/coppie interferiti, da rapportare percentualmente alla consistenza della popolazione presente nel Sito);

- Riduzione/perturbazione di siti riproduttivi, di svernamento, sosta, transito, rifugio o foraggiamento (indicare la funzione, la superficie interessata e riportare le aree interferite rispetto a quelle presenti nel Sito con funzioni analoghe)

- Perturbazione della specie (ad esempio consistente in un'alterazione dei parametri di popolazione per introduzione di fattori esogeni, quali bioaccumulo di inquinanti, competizione/predazione da parte di specie alloctone, ecc.; disturbo alle popolazioni animali legato alla presenza di personale, al rumore, al transito, ecc.; peggioramento delle condizioni ecologiche per perdita e frammentazione di habitat, effetti barriera da infrastrutture lineari, ecc.)

Si osserva che manca una quantificazione delle incidenze secondo le indicazioni delle linee guida regionali e nazionali (superficie di habitat e numero di individui/coppie/nidi interferiti sia in termini assoluti che rapportati all'intero sito). Pertanto manca anche l'illustrazione e la motivazione della metodologia di quantificazione dei parametri sopra indicati.

La relazione scientifica dell'Università di Trieste afferma la sottovalutazione delle incidenze su alcune specie faunistiche, determinato dall'impatto della frammentazione degli habitat sulla fauna. Si legge infatti nella relazione (pag. 13 e seguenti) che *"le attività di riduzione delle alberature e la creazione di un franco di spazio libero dalla vegetazione comporteranno sia la perdita che la frammentazione (o suddivisione) degli habitat forestali presenti. Se da una parte la perdita di habitat forestale è relativamente esigua (ma non trascurabile se considerate le dimensioni ridotte delle aree di interesse), la frammentazione è invece un elemento non trascurabile. Di fatto l'area boscata all'interno di cui ricadrebbe la variante è completamente circondata da strade e rappresenta quindi un frammento boschivo più o meno isolato da altre aree. Nello specifico almeno il 50% del perimetro del frammento è confinante con aree antropizzate oltre le quali c'è il Golfo di Trieste; pertanto, il frammento è da considerarsi come un cul de-sac, poiché eventuali fenomeni di colonizzazione di fauna (soprattutto fauna terricola) possono avvenire solo da un lato. In altre parole, è assai probabile che il frammento sia demograficamente isolato e che sussista il rischio che le popolazioni siano soggette a fenomeni di inbreeding depression. La Variante proposta (e nello specifico le attività di riduzione delle alberature e la creazione di un franco di spazio libero dalla vegetazione) spezzerebbe in due questo frammento, creandone due. Se per taluni taxa quali uccelli o per animali di grosse dimensioni presenti nell'area (volpe, capriolo ecc.) l'attraversamento dei due corridoi che verrebbero aperti per permettere il passaggio di persone non rappresenterebbe un ostacolo (ma si vedano le considerazioni a parte per l'avifauna), per animali di piccole dimensioni (quali invertebrati, rettili ed anfibi e micromammiferi) le due strisce aperte potrebbero rappresentare una barriera ai movimenti sia giornalieri (home-range) che di dispersione. L'effetto barriera si esplicherebbe in due modi: 1) la reticenza degli animali ad attraversare quelle aree e 2) l'incremento del rischio di predazione (e quindi mortalità) nell'attraversare quelle aree (Lindenmayer e Fisher 2006). In particolar modo, - prosegue la relazione, l'attraversamento dei sentieri risulta ad alto rischio poiché predatori quali rapaci diurni o mesocarnivori possono facilmente visualizzare la preda durante l'attraversamento. Le dimensioni delle aree franche sono ridotte, ma è bene considerare che 1) l'ingresso di luce creerà un effetto margine che penetrerà all'interno del bosco alterandone le caratteristiche e quindi modificandone l'habitat (pertanto la barriera potrebbe essere maggiore delle dimensioni effettive del corridoio); 2) per animali di piccole dimensioni ed animali arborei (quali ad esempio il moscardino *Muscardinus avellanarius*, specie in Allegato IV della Direttiva Habitat) anche l'attraversamento di aree relativamente strette potrebbe rappresentare una barriera sostanziale (Bright e Morris 1996, Mortelliti et al. 2011). Anche per rettili, nonché per gli anfibi, quest'ultimi presenti in popolazioni stanziali all'interno della zona protetta e che necessitano di ambienti idonei a garantire il processo di migrazione riproduttiva durante la stagione favorevole verso le aree umide presenti e di ritorno verso la zona di svernamento, l'effetto della frammentazione è da tenere in considerazione (Sato et al. 2013; 2014)".* La relazione conclude che l'impatto della frammentazione degli habitat delle specie faunistiche indicate è da considerarsi **altamente significativo**, tanto da richiedere misure di mitigazione e di

monitoraggio, e che lo studio di incidenza ha sottovalutato tale impatto, in particolare sui micromammiferi, sia quelli tutelati dalla Direttiva Habitat, come il moscardino *Muscardinus avellanarius*, sia specie quali i Soricomorfi, che rivestono un ruolo fondamentale nella regolazione delle popolazioni di invertebrate e come prede, ad esempio, di Strigiformi.

In particolare, per quanto riguarda la perturbazione di specie avifaunistiche per effetto di collisione con l'infrastruttura, lo studio riporta l'elenco delle specie di avifauna di cui all'art. 4 direttiva Uccelli e il rispettivo indice di rischio complessivo di collisione individuato (I-basso, II-medio, III-alto), desunto dalla letteratura scientifica, **ma non quantifica il numero di individui potenzialmente interferiti dal piano sotto questo profilo**. E' ben vero che si tratta di una quantificazione resa difficile, come rileva la relazione scientifica dell'Università, dalla mancanza di dati raccolti su campo, che, tuttavia si sarebbe dovuto raccogliere, proprio per sopperire a tale mancanza, prima dell'approvazione della variante. Va rilevato che la realizzazione della nuova cabinovia, va a peggiorare il rischio di collisione data la presenza nell'area di altri cavi aerei (ad esempio i cavi elettrici dei tralicci posti a sud dell'area di interesse della variante), con un conseguente significativo rischio cumulativo di collisione dell'avifauna che insiste nell'area vasta.

6.3 Relazione con gli obiettivi di conservazione del/i Sito/i Natura 2000

Le linee guida regionali (alla sezione 6-c) prescrivono di "specificare se il P/P/P/I/A ha un impatto sugli obiettivi di conservazione fissati per gli habitat/specie per i quali il Sito è stato designato, verificando se l'attuazione del P/P/P/I/A può pregiudicare, ritardare o interrompere i progressi compiuti per il loro raggiungimento". Si osserva, in primo luogo, che lo studio riporta gli obiettivi di conservazione dei due siti, in modo assolutamente generico "mantenimento in buono stato di conservazione degli habitat e delle specie per i quali il Sito è designato". Per quanto riguarda la relazione con tale (generico) obiettivo, lo studio si limita ad affermare altrettanto genericamente che "Gli obiettivi di conservazione dei siti per quanto riguarda gli habitat sono mantenuti, non essendo interessati habitat inseriti in allegato Dir 92/43/CEE.". Aggiunge peraltro che "i potenziali impatti sulla componente faunistica, in particolare avifauna, interferiscono con il mantenimento in buono stato di conservazione delle specie in funzione della potenziale mortalità da collisione sui cavi aerei. I monitoraggi ante operam, in corso d'opera e post operam sulle specie nidificanti e migratrici permetterà di quantificare il reale effetto, anche in funzione delle azioni di mitigazione adottate." **Si osserva che lo studio, pur affermando l'esistenza di una interferenza con gli obiettivi di conservazione (in particolare dell'avifauna), si astiene dallo specificare se tale interferenza pregiudichi, ritardi o interrompa il raggiungimento di tali obiettivi.**

6.4 Effetti sulla struttura e le funzioni specifiche necessarie al mantenimento a lungo termine dell'integrità del/i Sito/i

Le linee guida regionali (alla sezione 6-d) prescrivono di "indicare, specificando la tipologia e la fase di accadimento dell'impatto, se e in che modo le azioni del P/P/P/I/A e le relative pressioni possono comportare:

- cambiamenti negli aspetti caratterizzanti che determinano la funzionalità del Sito;
- modifica delle dinamiche ecosistemiche che determinano la struttura e/o le funzioni del Sito
- modifiche degli equilibri tra le specie principali o riduzione della diversità biologica del Sito
- perturbazioni che possono incidere sulle dimensioni o sulla densità delle popolazioni o sull'equilibrio tra le specie principali.

Lo studio, in questa parte, molto sbrigativamente, si limita a segnalare che "L'effetto principale riguarda l'alterazione/riduzione della connettività ecologica all'interno dei Siti, data dalla discontinuità vegetazionale a tratti prevedibile e dalla presenza di cavi aerei e strutture sospese" e rimanda ai risultati dei monitoraggi per una stima puntuale e circostanziata. Manca pertanto una specificazione più analitica dei diversi tipi di impatto e delle fasi di accadimento degli stessi distinti tra cantiere, esercizio e dismissione.

6.5 Valutazione del livello di significatività delle incidenze

Le linee guida regionali (alla sezione 6-e) prescrivono di valutare il livello di significatività delle incidenze fornendo alcune indicazioni metodologiche, in base alle quali ad ogni habitat e specie di interesse comunitario o habitat di specie interferito dagli effetti del piano urbanistico, deve essere associata una valutazione della significatività dell'incidenza su una scala in 4 livelli:

- Nulla (non significativa – non genera alcuna interferenza sull'integrità del Sito)
- Bassa (non significativa – genera lievi interferenze temporanee che non incidono sull'integrità del Sito e non ne compromettono la resilienza)
- Media (significativa, mitigabile)
- Alta (significativa, non mitigabile).

Il punto 6.5 dello studio, attraverso il rinvio a delle “matrici di incidenza” (allegati n. 3, 4 e 5) attribuisce per ogni azione del piano, categoria di incidenza, tipologia di impatto e fase di accadimento, il livello di significatività dell'incidenza sulle specie e gli habitat interferiti dalle azioni del piano, senza e con le mitigazioni previste, in una scala da 0 a -3 (corrispondente ai 4 livelli indicati dalle linee guida: rispettivamente: nulla, bassa, media e alta). In assenza di mitigazioni, la costruzione delle strutture aeree e sospese e l'interruzione delle connessioni ecologiche avrebbe, a detta dello studio, un impatto significativo e non mitigabile (-3) su 7 specie di avifauna (canapiglia, tarabusino, grifone, gufo reale, picchio rosso mezzano e averla piccola) e un impatto significativo ma mitigabile (-2) su molte altre specie di avifauna; l'alterazione del clima acustico avrebbe, secondo lo studio, un impatto significativo ma mitigabile su tutte le specie di avifauna. Con le mitigazioni descritte alla sezione 7 l'impatto derivante dalla costruzione delle strutture aeree e sospese e dall'interruzione delle connessioni ecologiche per le 7 specie di avifauna si abbassa al livello -2 (significativo ma mitigabile). E' evidente la contraddittorietà di tale valutazione: se l'impatto è considerato significativo e non mitigabile, come può essere mitigato dagli interventi di mitigazione?

La costruzione delle strutture aeree e sospese, le escavazioni e i movimenti di terra, l'apertura di nuova viabilità nella fase di cantiere, la sottrazione di habitat e l'interruzione delle connessioni ecologiche avrebbe poi, in assenza di mitigazioni, secondo lo studio, un impatto significativo ma mitigabile su molte specie di insetti, anfibi, rettili, su tutte le specie di pipistrelli e sugli altri mammiferi, sia inseriti nell'allegato I della direttiva Habitat che di interesse conservazionistico. Tali impatti, a seguito delle mitigazioni, diventano tutti non significativi o nulli.

Desta poi forte perplessità il giudizio di nulla o bassa significatività dell'incidenza sull'habitat non prioritario ma comunque di alto valore naturalistico del “querceto a roverella” (codice 41.731 della Carta Natura del FVG), habitat che verrebbe fortemente danneggiato dalle azioni di piano, in particolare dalla costruzione dei sentieri di evacuazione e dal taglio delle alberature sottostanti la cabinovia.

6.6 Individuazione degli impatti delle previsioni urbanistiche della Variante (singolarmente o congiuntamente con altri piani/progetti) sul/i sito/i Natura 2000

6.7 Valutazione degli impatti

Le sezioni 6.6 e 6.7 non sono previste dalle linee guida regionali e sembrano seguire una metodologia diversa da quella prevista dalle stesse, per cui non si comprendono le relazioni con le sezioni precedenti da 6.1 a 6.5.

Sezione 7. Misure di mitigazione/attenuazione e rivalutazione delle incidenze

Le linee guida regionali prescrivono, in presenza di impatti significativi ma mitigabili, in primo luogo, (sezione 7-a) di descrivere le misure di mitigazione finalizzate a minimizzare o annullare gli effetti negativi del piano sul Sito al di sotto della soglia di significatività, sia nella fase di attuazione o realizzazione, sia dopo

il suo completamento, senza arrecare ulteriori effetti negativi sugli stessi. In secondo luogo le linee guida (sezione 7-b) prescrivono di verificare l'incidenza a seguito dell'applicazione delle misure di mitigazione indicate.

In ottemperanza alle linee guida, ed avendo individuato alla sezione 6.5 delle incidenze significative, la sezione 7 dello studio descrive alcune misure di mitigazione. Una prima serie di misure riguarda la componente vegetale e degli habitat, distinguendo tra “azioni dirette - in fase di cantiere” (tra cui, ad es. il divieto di eseguire tagli di alberature e apertura di nuova viabilità durante il periodo riproduttivo delle specie di avifauna e anfibi compreso tra il 15 marzo e il 15 luglio; l'obbligo di elitrasportare in sito tutti i materiali per la realizzazione dei tralicci e dei basamenti, l'obbligo di piantumare all'interno dell'ambito comunale un numero di specie arboree pari al doppio di quelle abbattute ecc.) e “azioni indirette – nel contesto dei luoghi”, (tra cui: ripristino di eventuali muretti a secco e di piccoli impluvi e pozze per facilitare la presenza di acque e la presenza di specie anfibe, anche con funzione di abbeveratoi per la fauna; individuazione di aree di riserva integrale con possibilità di inserimento di plantule di quercia al fine compensare la minore capacità disseminativa, fortemente condizionata dalla presenza dei cinghiali che in quantità significativa trovano nelle ghiande e nelle giovani plantule elementi nutritivi).

Una seconda serie di misure di mitigazione riguarda la componente faunistica. Per quanto riguarda l'attenuazione del rischio di collisione per l'avifauna, la misura consiste nell'aumentare la visibilità dei cavi e della linea funiviaria, attraverso dei sistemi di segnalazione, evitandone la copertura visiva da parte delle alberature circostanti. Si ripete poi che le operazioni di taglio degli alberi o di diradamento del bosco andranno eseguite al di fuori del periodo riproduttivo, salvaguardando la finestra temporale compresa tra il 15 marzo e il 15 luglio (si osserva peraltro che per alcune specie il periodo riproduttivo può protrarsi fino alla fine di luglio e il mese di agosto). Si prevede una “attenuazione dell'impatto derivante dalla circolazione di mezzi pesanti attraverso una velocità ridotta dei mezzi e una “particolare attenzione/finestra temporale di protezione in corrispondenza dei periodi riproduttivi degli anfibi (in funzione delle specie e della localizzazione dei siti riproduttivi)”, e una-circolazione esclusivamente diurna.

Si osserva che la descrizione delle misure appare insufficiente alla luce delle linee guida regionali di cui alla sezione 7-a. Infatti le singole misure di mitigazione devono essere riferite a ciascun fattore di alterazione che determina incidenze significative negative (mentre lo studio non fa alcuna distinzione al riguardo e non pare preveda alcuna misura di mitigazione dell'alterazione del clima acustico) e deve chiarire dettagliatamente in che modo la misura di mitigazione annullerà o ridurrà gli effetti negativi che sono stati identificati, definendo le condizioni e i valori di riferimento da conseguire per mantenere l'effetto al di sotto della soglia di significatività. Inoltre, secondo le linee guida, la descrizione di ciascuna misura di mitigazione dovrebbe indicare:

- il soggetto responsabile dell'attuazione;
- le modalità di finanziamento;
- i fattori di interferenza su cui agisce la mitigazione e i relativi parametri di monitoraggio;
- la fattibilità tecnico-scientifica e l'efficacia (indicando la probabilità di esito positivo);
- le modalità di attuazione e il cronoprogramma;
- la consistenza delle popolazioni delle specie o l'estensione degli habitat di interesse comunitario interessati;
- i valori attesi dei parametri che descrivono il grado di conservazione degli habitat e delle specie, da raggiungere a seguito dell'attuazione della misura di mitigazione;
- il programma di monitoraggio, da attuare fino al completo raggiungimento dell'efficacia della misura;

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

- le modalità di controllo sull'attuazione della misura.

Niente di tutto ciò è reperibile nello studio (si pensi in particolare all'obbligo di piantumazione di un numero di alberature pari al doppio di quelle abbattute e quindi circa 2400, di cui non si accenna alle modalità di finanziamento e ai tempi di esecuzione).

Quanto alla verifica dell'incidenza a seguito dell'applicazione delle misure di mitigazione sopra descritte la sezione 7.1 rimanda alle matrici delle incidenze a seguito di attenuazione, fornite in allegato. Come già osservato sopra, tali matrici presentano delle evidenti incongruenze in quanto, con le mitigazioni descritte, anche gli impatti considerati ante mitigazioni "significativi e non mitigabili", diventano "significativi ma mitigabili" (non utilizzando quindi i livelli di significatività previsti dalle linee guida).

Si osserva infatti che tale verifica non è stata effettuata nel rispetto delle linee guida regionali, che prevedono di utilizzare i seguenti 4 livelli:

- Mitigata/Nulla (non significativa – non genera alcuna interferenza sull'integrità del Sito)
- Mitigata/Bassa (non significativa – incidenza già mitigata che genera lievi interferenze temporanee che non incidono sull'integrità del Sito e non ne compromettono la resilienza)
- Mitigata/Media (significativa, non ulteriormente mitigabile)
- Mitigata/Alta (significativa, non ulteriormente mitigabile).

In caso di esito di incidenza mitigata Media e Alta, le interferenze si devono considerare come significative: quindi in mancanza di utilizzo di tale scala non è possibile comprendere se le incidenze post-mitigazione restano significative (livelli medio e alto) o scendono sotto la soglia di significatività (livelli nullo o basso).

Inoltre lo studio non riporta, come prescrivono le linee guida, una tabella riassuntiva che, per ciascun elemento indicato nel formulario standard (habitat, specie) e per ciascuna categoria di incidenza, la misura di mitigazione e la significatività dell'incidenza prima e dopo l'attuazione della stessa.

Non vi traccia poi delle misure di mitigazione altamente consigliate dalla relazione scientifica, al fine di attenuare l'impatto della frammentazione degli habitat sulle specie tipiche di ambienti forestali, attraverso la creazione di corridoi che permettano alle specie di attraversare la barriera creatasi, in particolare attraverso: 1) il mantenimento di fasce di arbusti continue trasversali (ogni 20-30 m); 2), il mantenimento di connessioni a livello di chioma (sempre ogni 20-30 m) che permettano alle specie arboree di attraversare la barriera senza dover scendere a terra. Né dell'estensione delle misure di mitigazione suggerite ai cavi e tralicci adiacenti all'area di interesse (nel raggio di 500-1000 m di entrambe le direzioni, sopra ad aree boscate).

Sezione 8. Conclusioni

Per le linee guida regionali "Una volta completata l'analisi sopra indicata è necessario esplicitare se l'incidenza sul Sito/i Natura 2000 può essere significativa, non significativa, o non conosciuta o prevedibile. Lo Studio si può concludere con due modalità:

- a) è possibile concludere in maniera oggettiva che il P/P/P/I/A non determinerà incidenza significativa, ovvero non pregiudicherà il mantenimento dell'integrità del Sito/i Natura 2000 tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi
- b) non è possibile escludere che il P/P/P/I/A determinerà incidenza significativa, ovvero permane un margine di incertezza che, per il principio di precauzione, non permette di escludere effetti negativi sul Sito/i Natura 2000.

Le conclusioni dello studio, dopo aver affermato che l'opera prevista dalla variante determina un "inevitabile impatto sulle biocenosi presenti" e costituisce "una potenziale fonte di disturbo e di discontinuità forestale, nonché una potenziale barriera ecologica, in particolare per l'avifauna migratoria e per i chiropteri", sostengono che l'opera avrà un'incidenza di "lieve entità" sull'avifauna, mitigabile con le misure individuate", e "non pregiudicherà il mantenimento dell'integrità dei citati siti con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie".

Non pare che sussista un nesso logico tra le premesse e le conclusioni, che sembrano perciò difettare di quella chiarezza, certezza e univocità richieste dalla normativa europea (in base alla quale il piano può essere attuato "soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa") e dalle linee guida (secondo cui non vi deve essere alcun "margine di incertezza" circa l'esclusione di effetti negativi sul sito Natura 2000). Dubbio che viene anche indotto dalla sezione 9 dello studio che contiene una **valutazione delle soluzioni alternative**, che secondo la direttiva Habitat e linee guida regionali vanno valutate solo nel caso in cui l'individuazione delle misure di mitigazione mantenga un'incidenza significativa media o alta (o in altri termini solo se le conclusioni dello studio siano negative) e il proponente intenda insistere comunque nel piano.

5.3 Rispetto delle misure di conservazioni generali e specifiche previste per i siti in esame

Va verificato se la variante consente di realizzare opere vietate dalle misure di conservazione generali o specifiche, con riferimento in particolare al divieto di realizzazione impianti di risalita a fune, contenuto sia nei criteri minimi uniformi stabiliti a livello nazionale dal DM 17 ottobre 2007, n. 184, che dalla legislazione regionale.

La motivazione del divieto è molto chiara, essendo ben noto che la presenza di elementi estranei all'ambiente naturale (come gli impianti di risalita), che gli uccelli non riescono a vedere in particolari situazioni costituiscono un pericolo letale per l'avifauna. I cavi aerei utilizzati per diversi scopi (es: la distribuzione elettrica, telecomunicazioni, gli impianti a fune) causano la morte in tutto il mondo di milioni di uccelli. Questo problema, in alcune aree, è stato identificato come il principale fattore di declino di specie minacciate.

Nel rapporto ambientale si accenna al fatto che nei pareri emessi durante la fase di consultazione di *scoping* è emerso un richiamo a tale divieto, sul quale la Regione avrebbe richiesto un'interpretazione al ministero, ottenendo un riscontro: ma il rapporto non dice quale sia stato l'esito di tale riscontro. La stessa Soprintendenza ha condizionato il parere positivo al "superamento" di tale criticità. Risulta che esista una nota del Ministero della transizione ecologica, che sulla base di un parere dell'Avvocatura di Stato, considera il divieto applicabile a tutti gli impianti di risalita anche quelli non legati all'attività sciistica. Dunque, se questa è l'interpretazione corretta, **l'intervento viola una misura di conservazione prevista dalla normativa statale e regionale in materia di gestione dei siti della Rete Natura 2000.**

Si osserva che tale divieto non può essere derogato per motivi di rilevante interesse pubblico, che oltretutto nel caso in esame non sussistono. Infatti l'art. 6, par. 4 prevede che "qualora, nonostante le conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo SM deve adottare ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata e informare la Commissione delle misure compensative adottate. Tuttavia qualora nel sito in causa si trovino un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari, possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico." Quindi risulta chiaro che la deroga per "motivi imperativi di rilevante interesse pubblico" si applica solo in caso di

“conclusioni negative della valutazioni di incidenza” e di “mancanza di soluzione alternative” e non può essere invocata per disapplicare le misure di conservazione. Anche volendo estendere la deroga ai divieti posti dalle misure di conservazione, non si ritiene che nella specie sussistano “motivi imperativi di rilevante interesse pubblico”, in particolare “connessi con la salute dell’uomo e la sicurezza pubblica” o “relative a conseguenze di primaria importanza per l’ambiente”, ragioni inesistenti nel caso in esame; al contrario le conseguenze per l’ambiente, oltre a non essere di “primaria importanza” sono negative, basti pensare al danno ambientale derivante dal disboscamento e dal taglio di 2.200 alberi, che sicuramente non è compensato da una presunta e non verificata diminuzione del traffico privato.

5.4. Autorità competenti e procedura di valutazione di incidenza

Il punto 4 della comunicazione della Commissione del 2019 fornisce alcuni chiarimenti sull'art. 6, par. 3 e 4, sulla **procedura di valutazione di piani e progetti che possono avere incidenze significative sui siti.**

Tale valutazione si deve articolare in tre fasi:

- la prima fase di **valutazione preliminare** («screening») per stabilire se, innanzitutto, il piano o progetto è direttamente connesso al sito o necessario per la sua gestione, e in secondo luogo se è probabile che eserciti incidenze significative sul sito (fase di screening che, nel caso di specie, si è conclusa ritenendo probabile che la variante eserciti incidenze significative, tali da richiedere di passare alla fase successiva;
- la seconda fase che comprende l'**opportuna (o appropriata) valutazione dell'incidenza** sul sito del piano o progetto (quella in corso) e la **decisione delle autorità nazionali competenti** che potranno dare il loro accordo su tale piano o progetto *“soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica”*.
- la terza fase, disciplinata dall'articolo 6, par. 4, che subentra se, nonostante una valutazione negativa, si propone di non respingere un piano o progetto, bensì di riesaminarlo. In questo caso, è possibile derogare all'articolo 6, paragrafo 3, a determinate condizioni.

Nella comunicazione della Commissione si sottolinea poi l'importanza del fattore tempo: la valutazione è una fase che precede altre fasi — in particolare l'autorizzazione o il rifiuto di un piano o progetto — alle quali fornisce una base. La valutazione deve pertanto essere effettuata prima che l'autorità competente decida se intraprendere o autorizzare il piano o progetto (C-127/02, punto 42).

E' essenziale quindi, per la correttezza della procedura, comprendere la distinzione tra il proponente del piano, che deve presentare una relazione sull'opportuna valutazione e l'autorità competente per il controllo, cui spetta accertare se il piano o il progetto inciderà negativamente sull'integrità del sito interessato o meno e quindi se il piano o il progetto può essere approvato o meno. Il promotore del piano (la variante) è il Comune di Trieste ma chi è l'autorità competente al controllo?

Una risposta a questa domanda viene dall'art. 5 del DPR 357/1997, che, nel disciplinare la **valutazione di incidenza di piani e progetti**, prevede (al comma 2) che i proponenti dei piani e loro varianti, predispongano lo studio di incidenza e che essi debbano presentare, nel caso di piani di rilevanza regionale, interregionale, provinciale e comunale **alle regioni e alle province autonome competenti. A ciò si aggiunga che in base alla legge regionale 7/2008 spetta alla regione la gestione della ZSC e della ZPS.**

Inoltre, anche le linee guida nazionali prevedono che procedimenti di screening e di valutazione di incidenza appropriata (VInCA) si devono concludere con l'espressione di un **parere motivato da parte dell'Autorità competente per la VInCA.**

A questo riguardo il parere emesso dal Servizio Valutazioni ambientali della Regione in sede di scoping sul rapporto preliminare di VAS ha fatto presente che *“In sede di consultazione di VAS, il Piano ed il RA corredati dallo Studio di incidenza, dovranno essere trasmessi anche al Servizio biodiversità, che legge per*

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

conoscenza, per l'acquisizione del relativo parere endoprocedimentale. Nell'informazione al pubblico dovrà essere data evidenza dell'integrazione procedurale fra VAS e VINCA. La Valutazione d'incidenza si concluderà con decreto dello scrivente Servizio, di cui si dovrà dare atto nel parere motivato di VAS."

Da ciò si desume che spetta alla Regione, attraverso i due servizi competenti in materia di biodiversità e di valutazione ambientale, controllare lo studio di incidenza al fine di verificare se la variante possa essere approvata una volta escluso con certezza che esso pregiudicherà l'integrità dei due siti. **Tale controllo non potrebbe che attuarsi prima dell'approvazione definitiva della variante.**

Una questione collegata all'individuazione dell'autorità competente è trattata al punto 1.9 delle linee guida nazionali, ove si afferma tra l'altro che *"le Autorità delegate alla VInCA devono essere in possesso delle competenze necessarie per il corretto assolvimento della procedura di Valutazione di Incidenza, compreso il livello di screening. Ai sensi dell'art.5 comma 4 del D.P.R. 357/97, sono le Regioni che, per quanto di propria competenza, normano l'attuazione della Valutazione di Incidenza e individuano l'autorità competente per il suo svolgimento. Non è possibile delegare dette competenze a Strutture non adeguatamente formate a livello tecnico-scientifico. Seppure tali deleghe non possano essere normate a livello statale, è necessario che le Amministrazioni regionali provvedano ad una verifica sulle competenze attribuite a Strutture non adeguate, come alcuni Comuni, e individuino specifici Uffici regionali, territoriali o, preferibilmente, gli Enti Gestori dei siti o delle aree protette, che possono disporre di maggiori conoscenze specifiche e tecnico-scientifiche"*.

Inoltre, *"I procedimenti di Screening e di Valutazione di Incidenza Appropriata si devono concludere con l'espressione di un parere motivato da parte dell'Autorità competente per la VInCA. Prima dell'espressione di detto parere, l'Autorità VInCA acquisisce il "sentito" dell'Ente Gestore del Sito Natura 2000, se non coincidente con la stessa o degli Enti gestori dei Siti Natura 2000 in caso di più siti interessati. Quanto espresso dagli Enti Gestori deve essere tenuto in considerazione nella redazione del parere finale. Il parere motivato deve dare evidenza in modo chiaro ed univoco delle valutazioni effettuate e delle conclusioni raggiunte."* Si ricorda che l'ente gestore dei due siti è la Regione.

Si ritiene, in definitiva, che la valutazione appropriata debba acquisire il parere del Servizio Biodiversità e concludersi con la determinazione del Direttore del Servizio valutazioni ambientali. Il provvedimento finale va pubblicato tempestivamente sul sito web regionale, dando atto degli esiti della Valutazione appropriata, facendo proprie le eventuali condizioni ambientali.

Alla luce della normativa sopra richiamata, si chiede se per la valutazione di incidenza della variante sia stato seguito il procedimento prescritto della normativa di recepimento e dalle linee guida nazionali e regionali (vedi in particolare il par. 7.1)

6. Vincoli DNSH

Il regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza e in base al quale ciascun Stato membro ha potuto presentare un proprio piano per la ripresa e la resilienza (PNRR) per accedere al sostegno finanziario della UE, stabilisce, all'articolo 5, che tale dispositivo *"finanzia unicamente le misure che rispettano il principio non arrecare un danno significativo"* (noto anche come principio DNSH). Come si desume dalla definizione data all'art. 2, n. 6) del regolamento, tale principio comporta il divieto di finanziare attività economiche che arrechino un danno significativo agli obiettivi ambientali, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852" (cd. regolamento "Tassonomia UE").

Il regolamento Tassonomia UE stabilisce, come è noto, i criteri per determinare se un'attività economica possa considerarsi "ecosostenibile", in relazione allo scopo di raggiungere la neutralità climatica entro il

[Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997](#)

2050: essa deve, in primo luogo, contribuire in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più dei 6 obiettivi ambientali specificati dal regolamento e, in secondo luogo, essa non deve arrecare un danno significativo a nessuno di tali obiettivi ambientali. Si ricorda che gli obiettivi ambientali sono: a) la mitigazione dei cambiamenti climatici; b) l'adattamento ai cambiamenti climatici; c) l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine; d) la transizione verso un'economia circolare; e) la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento; f) la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Il regolamento aggiunge che per valutare se un'attività economica arreca un danno significativo si deve tener conto dell'impatto ambientale dell'attività stessa e dell'impatto ambientale dei prodotti e dei servizi da essa forniti durante il loro intero ciclo di vita, in particolare prendendo in considerazione le fasi della produzione, dell'uso e della fine vita di tali prodotti e servizi.

Come è noto, il Governo italiano ha presentato alla UE il proprio PNRR, che è stato valutato positivamente ed approvato con decisione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021. Come previsto dal regolamento UE, le misure previste dal PNRR italiano si distinguono in riforme e investimenti (sia pubblici che privati), strutturati per Missioni e Componenti. La Missione 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica) si struttura in quattro componenti, tra cui la M2C2 (energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile) che comprende l'investimento 4.2 "Sviluppo trasporto rapido di massa" con una dotazione di 3,60 mld.

L'investimento 4.2 prevede la realizzazione di 240 km di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa suddivise in metro (11 km), tram (85 km), filovie (120 km), funivie (15 km), con l'obiettivo di ottenere uno spostamento di almeno il 10 per cento del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico.

Come è noto, con circolare n. 32 del Ministero dell'Economia e delle Finanze, di data 30 dicembre 2021 e indirizzata a tutte le Amministrazioni centrali titolari di interventi PNRR è stata diramata la "*Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente*" con lo scopo di assistere le amministrazioni titolari di misure e i soggetti attuatori degli interventi nel processo di indirizzo e nella raccolta di informazioni e verifica per assicurare il rispetto del principio del non arrecare danno significativo all'ambiente.

Successivamente con [circolare n. 33 del 13 ottobre 2022](#) è stata adottata una edizione aggiornata della Guida operativa, alla quale pertanto si farà riferimento nelle osservazioni che seguono.

La Guida ricorda che le amministrazioni sono chiamate a garantire concretamente che ogni misura (di riforma o di investimento) in sede di attuazione del PNRR non arrechi un danno significativo agli obiettivi ambientali, adottando specifici requisiti in tal senso nei principali atti programmatici e attuativi. L'obiettivo deve essere quello di indirizzare gli interventi finanziati e lo sviluppo delle riforme verso le ipotesi di conformità o sostenibilità ambientale previste, coerentemente con quanto riportato nelle valutazioni DNSH, operate per le singole misure nel PNRR.

In sostanza, prosegue la Guida, nella fase attuativa sarà necessario dimostrare che le misure sono state effettivamente realizzate senza arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali, sia in sede di monitoraggio e rendicontazione dei risultati degli interventi, sia in sede di verifica e controllo della spesa e delle relative procedure a monte.

Gli impegni presi con il PNRR dovranno essere tradotti con precise avvertenze e monitorati fin dai primi atti di programmazione della misura e fino al collaudo/certificato di regolare esecuzione degli interventi. Sarà infatti opportuno esplicitare gli elementi essenziali necessari all'assolvimento del DNSH nei decreti di finanziamento e negli specifici documenti tecnici di gara, eventualmente prevedendo meccanismi amministrativi automatici che comportino la sospensione dei pagamenti e l'avocazione del procedimento in caso di mancato rispetto del DNSH. Allo stesso modo, una volta attivati gli appalti, sarà utile che il

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

documento d'indirizzo alla progettazione fornisca indicazioni tecniche per l'applicazione progettuale delle prescrizioni finalizzate al rispetto del DNSH, mentre i documenti di progettazione, capitolato e disciplinare dovrebbero riportare indicazioni specifiche finalizzate al rispetto del principio affinché sia possibile riportare anche negli stati di avanzamento dei lavori una descrizione dettagliata sull'adempimento delle condizioni imposte dal rispetto del principio.

La Guida sottolinea, pertanto, che, per assicurare il rispetto dei vincoli DNSH in fase di attuazione, è opportuno che le amministrazioni titolari di misure e i soggetti attuatori:

- indirizzino, a monte del processo, gli interventi in maniera che essi siano conformi inserendo gli opportuni richiami e indicazioni specifiche nell'ambito degli atti programmatici di propria competenza, tramite per esempio l'adozione di liste di esclusione e/o criteri di selezione utili negli avvisi per il finanziamento di progetti;
- adottino criteri conformi nelle gare di appalto per assicurare una progettazione e realizzazione adeguata;
- raccolgano le informazioni necessarie per la rendicontazione di ogni singola milestone e target il rispetto delle condizioni collegate al principio del DNSH e definiscano la documentazione necessaria per eventuali controlli.

La Guida evidenzia nelle schede tecniche allegate alla stessa (una per ciascun settore di attività) i requisiti imposti dal rispetto del principio DNSH. A tal fine in primo luogo occorre individuare, in base alla mappatura delle misure del PNRR, a quali settori di attività che potrebbero essere svolte per la realizzazione degli interventi, è associata la misura in questione. La Guida peraltro sottolinea che l'associazione dell'investimento con una o più schede si è basata sulle narrative disponibili e pertanto invita le amministrazioni a verificare l'applicabilità delle stesse o l'applicabilità di altre schede al momento non segnalate.

La finalità delle schede tecniche è quella di fornire alle amministrazioni titolari delle misure PNRR e ai soggetti attuatori, una sintesi delle informazioni operative e normative che identifichino i requisiti tassonomici, ossia i vincoli DNSH, per le attività che fanno parte degli interventi previsti dal Piano, incluse le eventuali caratteristiche di acquisto e le scelte sulle forniture.

La Guida evidenzia che in caso di procedimenti preliminari per le autorizzazioni ambientali, quali ad es. la normativa Nazionale VIA, la VAS, l'AIA, l'AUA, ecc. tutti i vincoli DNSH dovranno essere presi in considerazione nella fase ante-operam, per la stretta complementarietà tra i due profili.

Per gli interventi che, come la cabinovia, rientrano nella Misura Transizione energetica e mobilità sostenibile, le schede tecniche pertinenti sono le nn. 5, 9, 22 e 23. La scheda 5 riguarda gli interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici. Tuttavia si ritiene che anche la scheda tecnica 1 (Costruzione di nuovi edifici) sia pertinente all'intervento della cabinovia in quanto esso comprende la costruzione di nuovi edifici non residenziali (le stazioni di partenza, intermedie e di arrivo della cabinovia) e le relative pertinenze (parcheggi e vie di accesso). Pertanto, come affermato dalla stessa Guida, si ritiene che l'amministrazione attuatrice debba utilizzare anche questa scheda tecnica per la valutazione di conformità ai vincoli DNSH.

La scheda tecnica 5, alla lett. B, chiarisce che essa si applica a qualsiasi intervento che preveda l'apertura di un Campo Base connesso ad un cantiere temporaneo o mobile (nel seguito "Cantiere") in cui si effettuano lavori edili o di ingegneria civile e che i requisiti da essa elencati non hanno carattere prescrittivo, ove non previsto da normative specifiche, e potranno essere selezionati o meno dall'Amministrazione responsabile come criteri di premialità. Le Amministrazioni, pertanto, potranno decidere l'applicabilità di tale scheda o di alcuni requisiti specifici, ove tali requisiti non siano previsti da normative locali. Alla lett. C (Principio guida) si afferma che le indicazioni che seguono trovano applicazione solo laddove il cantiere non sia associato ad

interventi sottoposti ad una valutazione di impatto ambientale, nazionale o regionale. In caso di VIA, gli elementi descritti saranno direttamente integrati all'interno del parere rilasciato dall'Ente (Decreto di approvazione) che conterrà specifiche prescrizioni operative ed il Piano di Monitoraggio ambientale in grado di garantire il necessario livello di sostenibilità. Il rispetto dei vincoli DNSH potrà altresì essere controllato nell'ambito della verifica di assoggettabilità a VIA. L'attività in questione non è compresa tra le attività facenti parte della Tassonomia delle attività eco-compatibili (Regolamento UE 2020/852). Pertanto, non vi è un contributo sostanziale agli obiettivi ambientali del Regolamento e si applica quindi unicamente il regime del contributo minimo (Regime 2). La lett. D) della Scheda (Vincoli DNSH) descrive i requisiti specifici con riferimento a ciascuno dei 6 obiettivi ambientali, al fine di evitare un danno significativo a tali obiettivi.

Per quanto riguarda, in particolare l'obiettivo "Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi", si prevede che, al fine di garantire la protezione della biodiversità e delle aree di pregio, l'intervento non potrà essere fatto all'interno di:

- terreni coltivati e seminativi con un livello da moderato ad elevato di fertilità del suolo e biodiversità sotterranea, destinabili alla produzione di alimenti o mangimi, come indicato nell'indagine LUCAS dell'UE e nella Direttiva (UE) 2015/1513 (ILUC) del Parlamento europeo e del Consiglio;
- terreni che corrispondono alla definizione di foresta, laddove per foresta si intende un terreno che corrisponde alla definizione di bosco di cui all'art. 3, comma 3 e 4, e art. 4 del D. lgs 34 del 2018, per le quali le valutazioni previste dall'art. 8 del medesimo decreto non siano concluse con parere favorevole alla trasformazione permanente dello stato dei luoghi;
- terreni che costituiscono l'habitat di specie (flora e fauna) in pericolo elencate nella lista rossa europea o nella lista rossa dell'IUCN.

Pertanto, in base alla scheda tecnica, fermo restando i divieti sopra elencati, per gli interventi situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse (parchi e riserve naturali, siti della rete Natura 2000, corridoi ecologici, altre aree tutelate dal punto di vista naturalistico, oltre ai beni naturali e paesaggistici del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO e altre aree protette) deve essere condotta un'opportuna valutazione che preveda tutte le necessarie misure di mitigazione nonché la valutazione di conformità rispetto ai regolamenti delle aree protette, etc.

La scheda tecnica evidenzia poi gli elementi di verifica ex ante ed ex post.

Quanto agli elementi di verifica ex ante, in fase progettuale occorre verificare che la localizzazione dell'opera non sia all'interno delle aree sopra indicate, e che per gli interventi situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse, fermo restando le aree di divieto, bisognerà prevedere:

- la verifica preliminare, mediante censimento floro-faunistico, dell'assenza di habitat di specie (flora e fauna) in pericolo elencate nella lista rossa europea o nella lista rossa dell'IUCN;
- per gli interventi situati in siti della Rete Natura 2000, o in prossimità di essi, sarà necessario sottoporre l'intervento a Valutazione di Incidenza (DPR 357/97);
- per aree naturali protette (quali ad esempio parchi nazionali, parchi interregionali, parchi regionali, aree marine protette etc....), nulla osta degli enti competenti

Quanto invece agli elementi di verifica ex post, occorre, se pertinente, indicare l'adozione delle azioni mitigative previste dalla VINCA.

Il tracciato della cabinovia previsto dalla variante attraversa terreni che si ritiene corrispondono alla definizione di bosco contenuta all'art. 3, commi 3 e 4, d.lgs. 3 aprile 2018, n. 34 (Testo unico in materia di foreste e filiere forestali), di seguito riportati:

“3. Per le materie di competenza esclusiva dello Stato, sono definite bosco le superfici coperte da vegetazione forestale arborea, associata o meno a quella arbustiva, di origine naturale o artificiale in qualsiasi stadio di sviluppo ed evoluzione, con estensione non inferiore ai 2.000 metri quadri, larghezza media non inferiore a 20 metri e con copertura arborea forestale maggiore del 20 per cento.

4. Le regioni, per quanto di loro competenza e in relazione alle proprie esigenze e caratteristiche territoriali, ecologiche e socio-economiche, possono adottare una definizione integrativa di bosco rispetto a quella dettata al comma 3, nonché definizioni integrative di aree assimilate a bosco e di aree escluse dalla definizione di bosco di cui, rispettivamente, agli articoli 4 e 5, purché non venga diminuito il livello di tutela e conservazione così assicurato alle foreste come presidio fondamentale della qualità della vita.”

La Regione Friuli Venezia Giulia ha adottato con l'art. 6 legge regionale 9/2007 e successive modifiche una definizione integrativa di bosco, che aggiunge a quella nazionale alcune aree assimilate al bosco: a) i fondi gravati dall'obbligo di rimboschimento, di cui all'articolo 43, per le finalità di difesa idrogeologica del territorio, qualità dell'aria, salvaguardia del patrimonio idrico, conservazione della biodiversità, protezione del paesaggio e dell'ambiente in generale; b) le aree forestali temporaneamente prive di copertura arborea e arbustiva a causa di utilizzazioni forestali, avversità biotiche o abiotiche, eventi accidentali e incendi; c) le radure d'estensione inferiore a 2.000 metri quadrati che interrompono la continuità del bosco. Mentre esclude dalla definizione di bosco alcune superfici (vedi art. 7, che peraltro non riguarda i terreni attraversati dalla variante).

Pertanto si osserva che il tracciato previsto dalla variante e quindi le attività di cantiere necessarie alla collocazione dei sostegni e dei basamenti e alla realizzazione dei sentieri di evacuazione interessa terreni forestali oggetto di protezione. Pertanto si tratta di una trasformazione permanente del bosco molto significativa che non sembra essere in linea il principio DNSH e che dovrà essere attentamente valutata in sede di autorizzazione forestale: si ricorda infatti che la legge regionale 9/2007 art. 42 prevede che *“La trasformazione del bosco può essere autorizzata dalla Direzione centrale compatibilmente con la conservazione della biodiversità, con la stabilità dei terreni, con il regime delle acque, con la peculiarità della tipologia forestale, con la difesa dalla caduta dei massi, con la tutela del paesaggio, con l'azione frangivento e d'igiene ambientale locale.”* Inoltre, si ritiene che, in sede di rapporto ambientale e di studio di incidenza, sarebbe stato opportuno tener conto dell'indicazione della Guida operativa, circa la necessaria *“verifica preliminare, mediante censimento floro-faunistico, dell'assenza di habitat di specie (flora e fauna) in pericolo elencate nella lista rossa europea o nella lista rossa dell'IUCN”*. Peraltro, pur in assenza di una verifica sistematica, il rapporto ambientale allegato alla variante cita incidentalmente la presenza nell'area vasta interessata dalla variante stessa di varie specie di flora e fauna incluse nelle liste rosse nazionali IUCN, come il moscardino (*Muscardinus avellanarius*), l'arvicola delle nevi (*Chionomys nivalis*), la Raganella centroeuropea (*Hyla arborea*), il falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*), il Falco Pellegrino (*Falco peregrinus*), il gufo reale (*Bubo bubo*), il picchio cenerino (*Picus canus*), la Peonia selvatica (*Peonia officinalis*). Anche sotto questo profilo dunque si rischia di aver pianificato un'infrastruttura che non potrà superare il vaglio delle autorità preposte alle valutazioni di compatibilità ambientale sul progetto definitivo.

In conclusione, per le osservazioni sopra esposte, si chiede di soprassedere all'approvazione della variante, in quanto propedeutica alla realizzazione di un'opera che, a fronte di un limitato beneficio sul sistema di trasporto pubblico locale, comporta costi di gestione elevati per l'Amministrazione, un

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

pesante sacrificio delle proprietà private e collettive attraversate dall'opera, e soprattutto un evidente danno ambientale e paesaggistico ad aree di elevato pregio naturalistico.

IL PRESIDENTE DELLA SEZIONE DI TRIESTE

DI ITALIA NOSTRA

(arch. Antonella Caroli)