

AM

Al Comune di Trieste
Dipartimento Territorio, Ambiente
Servizio Pianificazione Territoriale
Piazza Unità d' Italia, 4
34121 Trieste



Alla Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente
Energia e Sviluppo Sostenibile
Servizio Valutazioni Ambientali
Via Carducci, 6
34100 Trieste

Alla Direzione Centrale Risorse Agroalimentari
Forestali e Ittiche
Servizio Biodiversità
Via Sabbadini, 31
33100 Udine

Regione Autonoma
Friuli-Venezia Giulia
Giunta Regionale

Prot.N. 0262105 / A MANI
Data: 05/05/2023
Class: AIP-VAS
Uff: SVAD

Il sottoscritto Giorgio Lizzi nato a Trieste il 27 giugno 1946 a Trieste ed ivi residente in Strada del Friuli 120/1, Trieste

visto l'avviso ex art. 14, c. 1 del D lgs. 152/06 pubblicato sul BUR n. 12 del 22 marzo 2023

vista la documentazione pubblicata sul sito della Regione FVG nella sezione Pratiche valutazioni ambientali on line relativa alla procedura di Valutazione di incidenza di cui al DPR 357/1997 e alla DGR 1183/2022

presenta le proprie osservazioni relative alla procedura di VAS-VINCA della Variante 12 al PRGC "Accesso nord mobilità sistemica e turistica" di seguito elencate e rileva in via preliminare che la realizzazione della cabinovia determinerebbe uno scadimento dei valori di qualità della vita in quanto tutti gli impatti che verrebbero a prodursi non potranno essere certamente né evitati e neppure minimizzati e segnala inoltre le evidenti condizioni di instabilità di tutta l'area

della Variante 12 caratterizzata dalla presenza di numerosi ed evidenti cedimenti e franamenti e ripetuti allagamenti in caso di eventi piovosi.

Si osserva che:

- il tracciato funiviario interessa zone appartenenti alla “Rete Natura 2000” ed in particolare i seguenti siti ZPS IT3341002 e ZSC IT3340006. La fattibilità della cabinovia rientra quindi nel campo di applicazione del comma m) dell’articolo 5 del D M 17 ottobre 2007 n. 184 che dispone il divieto alla realizzazione di nuovi impianti di risalita all’ interno di Natura 2000. Con il successivo Interpello ambientale di data 12 luglio 2022 ai sensi dell’articolo 3 septies del D Lgs 152/2006 in ordine alla corretta interpretazione dell’applicabilità dell’articolo 5, comma 1, lettera m) del DM 17 ottobre 2007 il Ministero della Transizione Ecologica, sentita anche la Avvocatura dello Stato, ha comunicato che “tutte le tipologie di impianti a fune rientrano nell’ ambito di applicazione del divieto di cui al DM “Criteri minimi”. La delibera 60 del 21 dicembre 2022 del Consiglio Comunale di adozione della Variante 12 non ha tenuto conto di questo esplicito divieto e neppure il progetto di fattibilità tecnica economica approvato con delibera 637 del 15 dicembre 2022. Il Comune ha avviato la procedura di VAS solamente in data 22 marzo 2023 e la VINCA il 7 aprile 2023.
- l’adozione della variante 12 non ha tenuto conto di quanto previsto n. 442/1971 relativamente all’ obbligo di istituzione da parte della Regione nella zona 5 “ Contrafforte Barcola-Bovedo di una riserva naturale. Il procedimento relativo alla VAS e VINCA non può proseguire nel suo iter in considerazione di quanto sopra riportato;
- viene proposto tra l’ altro un nuovo articolo 116 definito “Variante accesso nord. Mobilità sistemica e turistica” che rappresenta unicamente la formulazione di divieti tali da consentire la realizzazione della cabinovia affermando esplicitamente che le norme dello articolo proposto “si intendono prevalenti rispetto a eventuali disposizioni contrastanti contenute negli altri articoli delle vigenti Norme tecniche di Attuazione “. In pratica le norme dell’articolo proposto derogano qualsiasi altra disposizione delle NTA del vigente PRGC. L’ articolo riporta infatti delle specifiche prescrizioni tecniche formulate dai soggetti pubblici interessati e non recepite nella documentazione che un qualsiasi progetto dovrebbe già prevedere in fase di redazione. Vengono

previsti divieti, solo per consentire la realizzazione della cabinovia, che prevedono di annullare qualsiasi disposizione delle NTA del vigente PRGC senza motivazioni specifiche. E' evidente che con questo articolo 116 già adottato con la variante 12 si vorrebbe anche superare qualsiasi impatto della cabinovia sulla area interessata;

- non vengono forniti nella documentazione progettuale puntuali ed adeguate informazioni e documentazioni tecnico ed amministrative riguardo l'area in cui è prevista la collocazione della Stazione di Bovedo (figura allegata). Infatti con la realizzazione della Stazione si prevede l'effettuazione di interventi, anche di scavo, che vanno ad interessare sia il suolo che il sottosuolo del sito inquinato del Terrapieno di Barcola. Sul tale sito ancora da bonificare non vengono date informazioni sullo stato della bonifica, bonifica tra l'altro ancora da realizzare e neppure sul progetto approvato. La stazione di Bovedo viene collocata all'interno del Terrapieno di Barcola che è un sito inquinato di cui deve essere ancora formalmente definita la progettazione, ancora bonificato e completata la bonifica.
- non è stato ancora definito come si procederà alla bonifica del Terrapieno di Barcola, ovvero se prevedere di eliminare le fonti di inquinamento o ridurre le concentrazioni delle stesse presenti ad un livello uguale od inferiore ai valori delle concentrazioni soglia di rischio (CSR), Nel caso venisse invece effettuata la messa in sicurezza permanente dell'area della stazione di Bovedo, gli interventi adottati, come è noto, dovranno isolare in modo definitivo le fonti inquinanti rispetto alle matrici ambientali circostanti e garantire un elevato e definitivo livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente. Nel caso della realizzazione della stazione di Bovedo oltre non essere stata effettuata alcuna "bonifica" non sono stati previsti ancora monitoraggi e limitazioni d'uso. In tali casi devono essere previsti piani di monitoraggio e controllo ed in particolare limitazioni d'uso dell'area rispetto alle previsioni degli strumenti urbanistici. La Variante 12 e la documentazione di VAS e VINCA ignorano questa situazione di mancata bonifica e di monitoraggi e di limitazioni d'uso dell'area che porterebbe con la sua approvazione a modificare anche parte di una area già ricompresa nella Variante 6 al PRGC e la documentazione di VAS e VINCA. I documenti progettuali prevedono un elevatissimo numero di persone che graviterebbero nell'area della stazione di Bovedo e nelle aree limitrofe del Terrapieno ancora da bonificare;

- l' articolo 242 ter del D Lgs 152/2006 stabilisce che eventuali interventi e opere, in questo caso la realizzazione della stazione di Bovedo, "siano realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino né interferiscano con l' esecuzione e il completamento della bonifica, né determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell' area". La stazione di Bovedo non potrà quindi essere realizzata sino al completamento della bonifica e non sia assicurata l' assenza di rischi per i lavoratori e i fruitori della area ove è prevista l' ubicazione della stazione e delle aree limitrofe;
- il Comune ha inoltre recentemente provveduto alla valutazione con verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell' art. 19 del D.Lgs. 152/2006 del progetto Parco lineare", "Codice opera 22140 – PNRR_M5C2.3_I3.1 – 22140 – Cittadella dello sport di Barcola e area verde del terrapieno relativi all' area di Porto Vecchio". Tale area era già stata tra l' altro ricompresa e valutata con la Variante 6 al PRGC comprensiva anche della VAS. La verifica di assoggettabilità si è poi conclusa con il decreto SCR/1938 del Servizio Valutazioni Ambientali della Regione Friuli Venezia Giulia che ha stabilito che il progetto non è da assoggettare alla procedura di VIA. Come mai sulla stessa area del Terrapieno a cui è già stata attivata la procedura di VAS non si applica ora la VIA;
- dal documento di verifica si conferma che il Terrapieno è un sito inquinato specificando che "in ogni caso il progetto non prevede interventi in quest' ambito oppure molto ridotti e che saranno in ogni caso di mancata disponibilità dell' area, posticipati. In ogni caso il progetto è compatibile con il sito inquinato". Si afferma inoltre che" è in corso di progettazione la bonifica di tale area". Progettazione che allo scrivente non risulta ancora approvata. La stazione di Bovedo ricade all' interno del Terrapieno di Barcola che è un sito inquinato di cui deve essere ancora approvata la progettazione, che deve essere ancora bonificato e completata la bonifica, ma la Variante 12, la VAS e la VICA sembrano ignorare questa situazione;
- la relazione generale del progetto già approvato prevede che in sede di progettazione definitiva "andranno approfondite le analisi sui flussi giornalieri di mobilità sistematica e turistica al fine di verificare la correttezza delle ipotesi progettuali (portata oraria teorica massima di 1800 p/h). Tale verifica avrebbe

dovuto essere effettuata già in sede di progettazione preliminare che ha invece utilizzato l'analisi della domanda effettuata nell'anno 2019. La VAS e la VINCA si basano su tali ipotesi progettuali che ad oggi non si possono più ritenere veritiere.

Il Comune, stima inoltre per il trasporto pubblico non turistico un valore di 1.409 passeggeri nell'ora di punta che significa 12.683 passeggeri giornalieri per 322 giornate di apertura all'anno. Questi sono numeri che non vengono raggiunti in città a forte dimensione turistica e con numero di milioni di abitanti. Questo elevato numero di passeggeri previsto fa dubitare sulla sostenibilità economica dell'opera ed in particolare del tratto Bovedo-Opicina ricordando che la domanda relativa al tratto Bovedo-Opicina è di molto inferiore ai valori sopra citati, come si può desumere dalla documentazione di VAS;

- il progetto evidenzia la scarsa integrazione con la rete di trasporto pubblico in nessuna delle stazioni Bovedo e Opicina. Valutando i tempi di viaggio tra la cabinovia ed i mezzi di trasporto esistenti è evidente che la cabinovia non consente di guadagnare minuti, al contrario i tempi di percorrenza sono più lunghi. La Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio ha inoltre comunicato che “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” ed ha confermato “la non significatività della Variante in oggetto sulla rete di primo livello”;
- nella ipotesi di utilizzo della cabinovia come trasporto pubblico di massa, i parcheggi di Barcola Bovedo e di Opicina risulterebbero occupati dagli utenti per tutto il giorno, con un alto costo da parte del cittadino per la sosta. Allora varrebbe piuttosto parcheggiare in città;
- non è stata fatta una valutazione sia tecnica che economica sulla possibilità di porre in opera i cavi di linea interrati. Si è evidenziato solamente solo l'elevato numero delle infrastrutture sorvolate e la presenza di molte reti interrate a servizio delle aree urbanizzate. Non sono stati infatti considerati l'attraversamento di un sito Natura 2000 (Bosco Bovedo), il rischio cumulativo dovuto alla presenza di tre elettrodotti e l'elevata instabilità della zona attraversata dal tracciato funiviario;

- la Relazione tecnico-scientifica di supporto ai fini della verifica ambientale prevede la sagomatura della vegetazione all'interno della fascia di rispetto e indica una larghezza di 20,5 m che dovrà essere priva di piante d'alto fusto. Il documento stima inoltre l'entità dell'esbosco usando numeri non congruenti con quelli riportati nelle figure del documento stesso, perché la fascia di rispetto nel documento è di 16 m ed i "sentieri" di 2,55 m oppure di 3,50 m. E' prevista una superficie da disboscare di circa 11.000 m², corrispondente a 1.142 alberi. In corrispondenza della stazione Opicina si eliminerebbe un'ulteriore area boschiva di circa 4.000 m²;
- il tracciato dell'opera avrebbe un impatto devastante sulla biodiversità, sulla flora e sulla fauna del bosco: non è un caso che per legge sia previsto il divieto assoluto di costruzione di impianti a fune in zone Natura 2000 (Bosco Bovedo). Il disboscamento causerebbe anche un aumento del rischio incendi.
- nel progetto si ipotizza una ricaduta positiva sulla salute, ma dai calcoli fatti, tenendo conto dell'intero ciclo di vita dell'impianto, si deduce che la cabinovia non ridurrà le emissioni di CO₂. e quindi non avrà effetti positivi sulla salute umana di tale entità da poter derogare dal D M 17 ottobre 2007 n 184 che dispone il divieto alla realizzazione di nuovi impianti di risalita all' interno di aree Natura 2000 e che non c'è nessun nesso diretto tra la riduzione in un'area delle emissioni di CO₂ ed un suo effetto positivo sulla salute delle persone che abitano tale area;
- il progetto preliminare analizzato si è basato su stime non realistiche dei giorni di fermo per vento forte che portano ad un fermo impianto di massimo 25 giorni equivalenti. Una ipotesi più realistica di intensità del vento porta a ben 62 giorni di fermo impianto;
- la valutazione ambientale della variante 12 ed in particolare la VINCA sono accompagnate da una Relazione tecnico-scientifica a cura del Dipartimento di Scienze della Vita dell'Università degli studi di Trieste che evidenzia tra l'altro come "la proposta variante al PRGC per la realizzazione delle attività previste in attuazione e realizzazione dell'opera della Cabinovia Metropolitana può

determinare degli impatti sulla componente ecosistemica ed ambientale presente nell'area, con particolare riferimento alla componente faunistica, floristica, vegetazionale e degli habitat ricadenti all'interno delle due aree Natura 2000 denominate ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" e ZSC IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano". Viene precisato che l'analisi dell'incidenza a seguito delle misure di mitigazione è stata valutata in riferimento agli elementi progettuali attualmente a disposizione, mancando in questa fase i dettagli progettuali definitivi-esecutivi relativi alla realizzazione dell'opera ed un cronoprogramma di dettaglio", si rinvia, come risulta più volte in tutti i documenti presentati al progetto definitivo/esecutivo.

- sempre nella Relazione tecnico-scientifica a cura del Dipartimento di Scienze della Vita dell'Università degli studi di Trieste per quel che riguarda la componente floristica, vegetazionale e forestale "vengono proposte compensazioni atte a produrre un effetto positivo rispetto alla componente arborea soggetta al taglio previsto per la realizzazione dei due sentieri lungo la cabinovia e le aree dei piloni (circa 1100 piante stimate). Il progetto prevede che gli alberi tagliati interessati dalla Variante urbanistica vengano compensati in rapporto 1:2 (per un totale di 2200 alberi, approssimativamente". La previsione del Comune di Trieste è quella di mettere a disposizione delle aree all'interno della città per la messa a dimora di parte di questi alberi mediante la realizzazione di nuove aree verdi e/o ripristinando quelle esistenti con l'implementazione della componente vegetale all'interno di siti di proprietà pubblica". La realizzazione di nuove aree verdi all'interno della città viene presentata come fosse un semplice trasferimento di una parte di un bosco tutelato a livello comunitario.
- considerato poi che la attività da svolgere da parte del Dipartimento di Scienze della Vita "prevede la consulenza tecnico-scientifica relativa agli impatti su flora e fauna delle aree interessate alle fasi della realizzazione dell'opera pubblica" non si comprende come mai sia il Dipartimento ad affermare in particolare che:
"la variante e il correlato impianto relativo alla Cabinovia Metropolitana Trieste- Porto Vecchio - Carso trovi la sua funzione nel fornire una soluzione al problema - storicamente rilevato e ora più attuale alla luce delle previsioni di recupero e riutilizzo dell'ambito del Porto Vecchio e delle attività commerciali in espansione del Porto - relativo ai collegamenti nord-sud di ingresso e attraversamento della città".

“appare plausibile che l'intervento possa essere incluso tra quelli previsti nell'ultimo capoverso dell'articolo 1 del DM 17.10.2007 come connesso alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica

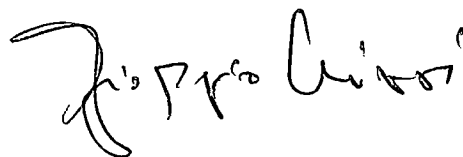
- non vengono precisate adeguatamente le motivazioni della scelta del tracciato di cui alla documentazione di adozione della variante 12 in base ai parametri di carattere tecnico, economico ed ambientale con riferimento tra l'altro anche alle soluzioni tipologiche, alle modalità di riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi, alla eventuale localizzazione delle discariche per lo smaltimento dei materiali di risulta. Si afferma che “il percorso è stato individuato escludendo la possibilità di sorvolo degli edifici esistenti” ma nulla si dice riguardo l'ingombro della linea funiviaria e delle fasce di rispetto laterali. Infatti è evidente al contrario il sorvolo di numerose proprietà private (come si può rilevare dalle allegate tavole del Piano piano Particellare del progetto della cabinovia), l'ingombro delle cabine, le loro oscillazioni particolarmente nelle giornate di Bora. Il potenziale ingombro delle cabine, interessa le abitazioni e quindi provocherebbe una continua ed ininterrotta situazione di evidentissima pericolosità per le persone ivi residenti;
- disagi permanenti verrebbero a crearsi, ad opera già realizzata e funzionante, con il passaggio continuo delle cabine a pochissimi metri delle finestre delle abitazioni (ogni 20 secondi dalle ore 7 del mattino alle ore 22 di sera), determinando effetti negativi permanenti sulla salute, sulla sicurezza e sull'ambiente, provocando inoltre seri problemi alla privacy dei residenti;
- nella variante 12 non sono stati specificati ed adeguatamente giustificati la scelta dell'ubicazione dei piloni e del tracciato dell'opera in dipendenza dei risultati delle indagini geologiche e geotecniche eseguite, la previsione degli effetti che gli scavi e l'eventuale aggotamento o intercettazione dell'acqua sotterranea avranno sulla stabilità della casa e del relativo giardino interessati dall'opera e dei manufatti ricadenti sempre nella zona influenzata dalla cabinovia. Il vigente PRGC individua lungo il percorso previsto dalla cabinovia nel tratto Bovedo Opicina alcune aree inedificabili e situazioni di accertate instabilità (più del 30 del suo sviluppo), ovvero anche aree a massima pericolosità geologica. Tali evidenze vengono risolte nei documenti progettuali posizionando i sostegni della cabinovia all'esterno delle zone inedificabili, specificando inoltre che queste ultime vengono solo sorvolate. Quali potrebbero essere gli impatti del previsto disboscamento (taglio totale di 1100 alberi) in particolare nelle zone ZG1 ed inoltre l'incremento del

carico idraulico a valle del bacino idrogeologico del Bovedo ? Con delibera 577 del 28 dicembre 2020 il Comune aveva presentato istanza per l'accesso al finanziamento ministeriale per la realizzazione della cabinovia presentando un progetto preliminare con la localizzazione dei piloni della cabinovia privo di una relazione geologica in palese contrasto con quanto stabilito dal D M 11 marzo 1988. Tale localizzazione nei documenti attuali non risulta mai essere stata modificata e quindi non vi è stata alcuna ulteriore verifica su di una corretta ubicazione dei piloni e quindi della scelta del tracciato della linea funiviaria;

- non vengono descritte in modo convincente e neppure stimate gli impatti conseguenti alle modifiche alle caratteristiche geomorfologiche del suolo e del sottosuolo indotte dalla realizzazione dell'infrastruttura e quelle riferibili alla variazione del regime delle acque superficiali e di quelle più profonde. Va infatti ricordato il parere n. 22/2022 del Servizio geologico della Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile che prescrive la esecuzione di specifiche indagini e che " l' eventuale esbosco deve evitare la creazione di nuove aree in erosione o in frana". Si ottempera alla prescrizione rinviando anche in questo caso le indagini ad una progettazione successiva senza tener conto che il Comune ha già provveduto ad approvare il progetto di fattibilità tecnica economica con delibera 637 del 15 dicembre 2022;
- non pare vi sia stata particolare considerazione per la valutazione della stabilità degli immobili e dei manufatti presenti lungo la linea funiviaria dal momento che, com' è noto, un 'opera determina una modifica dello stato tensionale del sottosuolo rispetto alla situazione preesistente. Ulteriori variazioni dello stato tensionale posso essere infatti indotte nel sottosuolo durante l'esercizio dell' opera per effetto della spinta di acque eventualmente convogliate o di sollecitazioni statiche e dinamiche;
- non sono state valutate le conseguenze dovute alla limitazione ed alla sottrazione d' uso del territorio e i livelli di inquinamento atmosferico, di rumore e delle vibrazioni che si verranno a produrre in corso d' opera e successivamente ad opera già realizzata e funzionante;
- i terreni presenti in loco (Flysch eocenico) sono molto alterati e degradati (fasce tettonizzate), con scadenti proprietà meccaniche, anche in conseguenza al fatto che il tracciato interferisce con un sistema di due faglie di cui non si

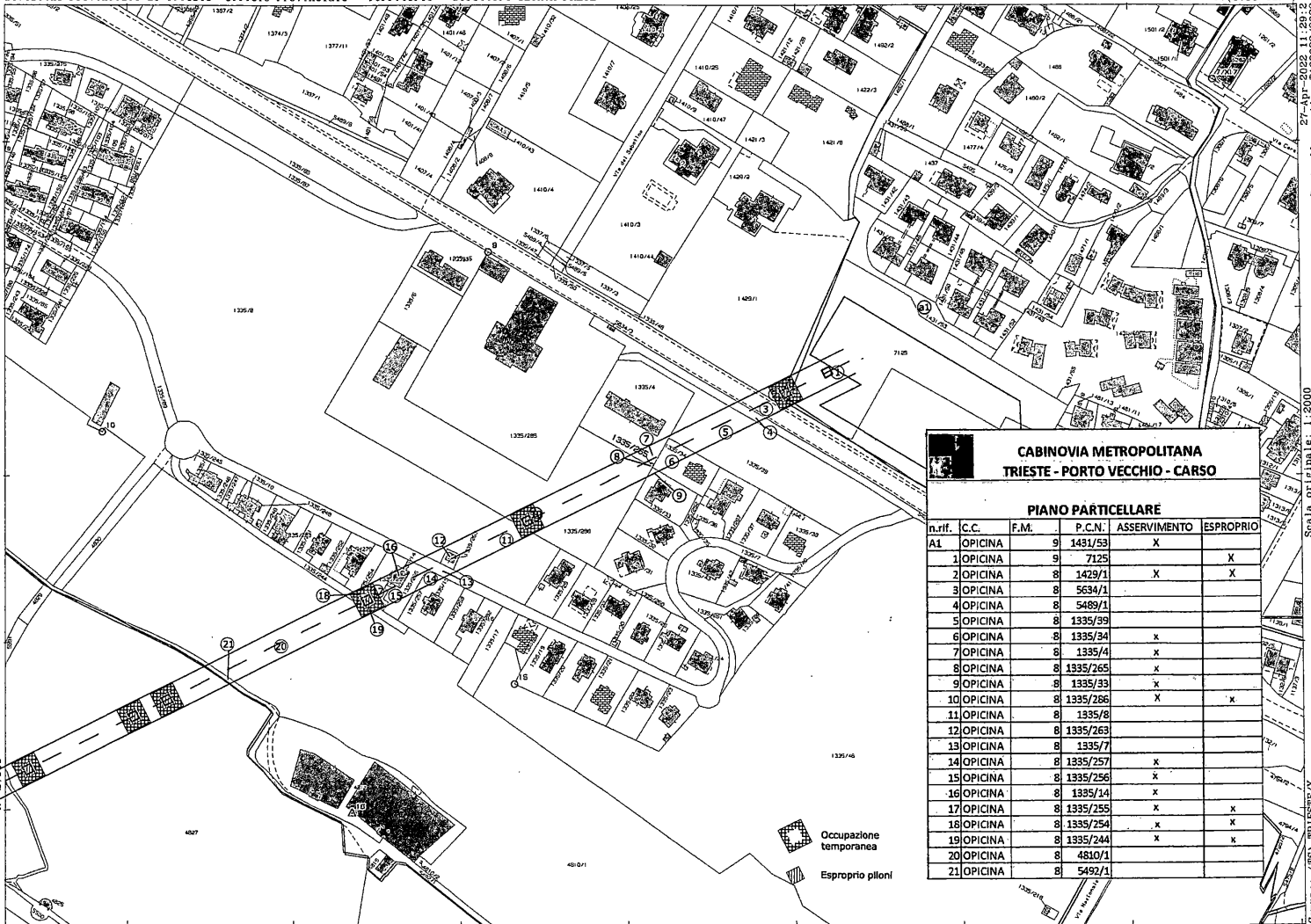
hanno che limitati elementi conoscitivi. Tale situazione è particolarmente evidente nel tratto in cui la linea funiviaria attraversa la zona ricompresa tra i sostegni S3-W6 come si evince dalla relazione geologica della variante;

- non vengono analizzate le caratteristiche delle abitazioni e dei manufatti presenti nell' area connesse con il comportamento che essi avranno sia durante la realizzazione dell'opera che anche successivamente. Gli impatti e i potenziali rischi connessi con l'attività di scavo paiono essere stati valutati in modo estremamente superficiale;
- riguardo della generazione e propagazione delle vibrazioni prodotte dall' attività di scavo e dal funzionamento della cabinovia si ritiene necessario vengano determinati i limiti ammissibili delle vibrazioni sulle strutture edilizie e sulle persone residenti;
- I dati riportati nel presente documento mettono chiaramente in luce alcune delle enormi criticità del progetto: l'insostenibilità economica dell'opera che se realizzata andrà a gravare per decenni sulle casse del Comune e sulle tasche dei cittadini; l'inutilità ai fini di un trasporto pubblico efficiente, funzionale e di qualità; il danno ambientale causato dall'abbattimento di oltre 5 ettari di bosco in una zona protetta; l'inaffidabilità del servizio per pendolari e turisti a causa delle numerose giornate di chiusura previste per vento e manutenzione; l'impatto visivo sul panorama, con il Faro della Vittoria e il Porto Vecchio deturpati da cavi, cabine e piloni.



Giorgio Lizzi
Strada del Friuli 120/1
34136 Trieste

Trieste 5 giugno 2022



CABINOVIA METROPOLITANA TRIESTE - PORTO VECCHIO - CARSO					
PIANO PARTICELLARE					
n. rif.	C.C.	F.M.	P.C.N.	ASSERVIMENTO	ESPROPRIO
A1	OPICINA	9	1481/53	X	
1	OPICINA	9	7125		X
2	OPICINA	8	1429/1	X	X
3	OPICINA	8	5634/1		
4	OPICINA	8	5489/1		
5	OPICINA	8	1335/39		
6	OPICINA	8	1335/34	X	
7	OPICINA	8	1335/4	X	
8	OPICINA	8	1335/265	X	
9	OPICINA	8	1335/33	X	
10	OPICINA	8	1335/286	X	X
11	OPICINA	8	1335/8		
12	OPICINA	8	1335/263		
13	OPICINA	8	1335/7		
14	OPICINA	8	1335/257	X	
15	OPICINA	8	1335/256	X	
16	OPICINA	8	1335/14	X	
17	OPICINA	8	1335/255	X	X
18	OPICINA	8	1335/254	X	X
19	OPICINA	8	1335/244	X	X
20	OPICINA	8	4810/1		
21	OPICINA	8	5492/1		



27-Apr-2010 13:20:52
 Protocollo pratica 1133282/2010
 Scala originale: 1:2000
 Dimensione cornice: 776.000 x 552.000 metri
 Comune: (TS) TRIESTE, X
 Foglio: 8
 Particelle: 1335/263



**CABINOVIA METROPOLITANA
TRIESTE - PORTO VECCHIO - CARSO**

PIANO PARTICELLARE

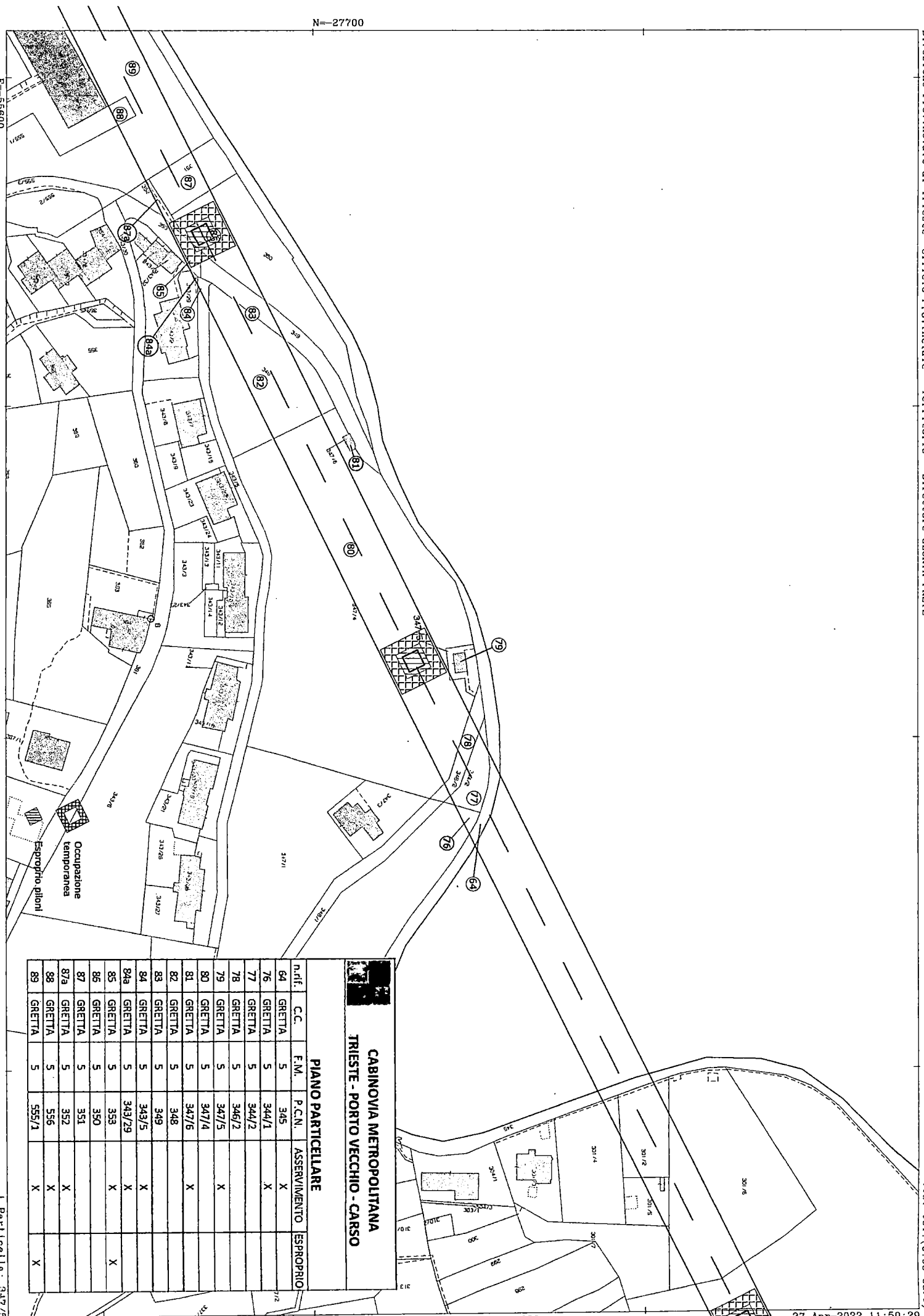
n.rif.	C.C.	F.M.	P.C.N.	ASSERVIMENTO	ESPROPRIO
65	BARCOLA	12	2016/2		
66	BARCOLA	12	1558/9		
67	BARCOLA	12	1558/3	X	
68	BARCOLA	12	1558/4	X	
69	BARCOLA	12	1558/1	X	
70	BARCOLA	12	2085/4		X
71	BARCOLA	12	1567/7		X
72	BARCOLA	12	1567/6		X
73	BARCOLA	12	1573/6		X
74	BARCOLA	12	1573/3		X
75	BARCOLA	12	2017		

 Occupazione temporanea
 Esproprio piloni

Scala originale: 1:1000
 Dimensione cornice: 388.000 x 276.000 metri

27-Apr-2022 11:58:47
 Protocollo pratica T157442/2022

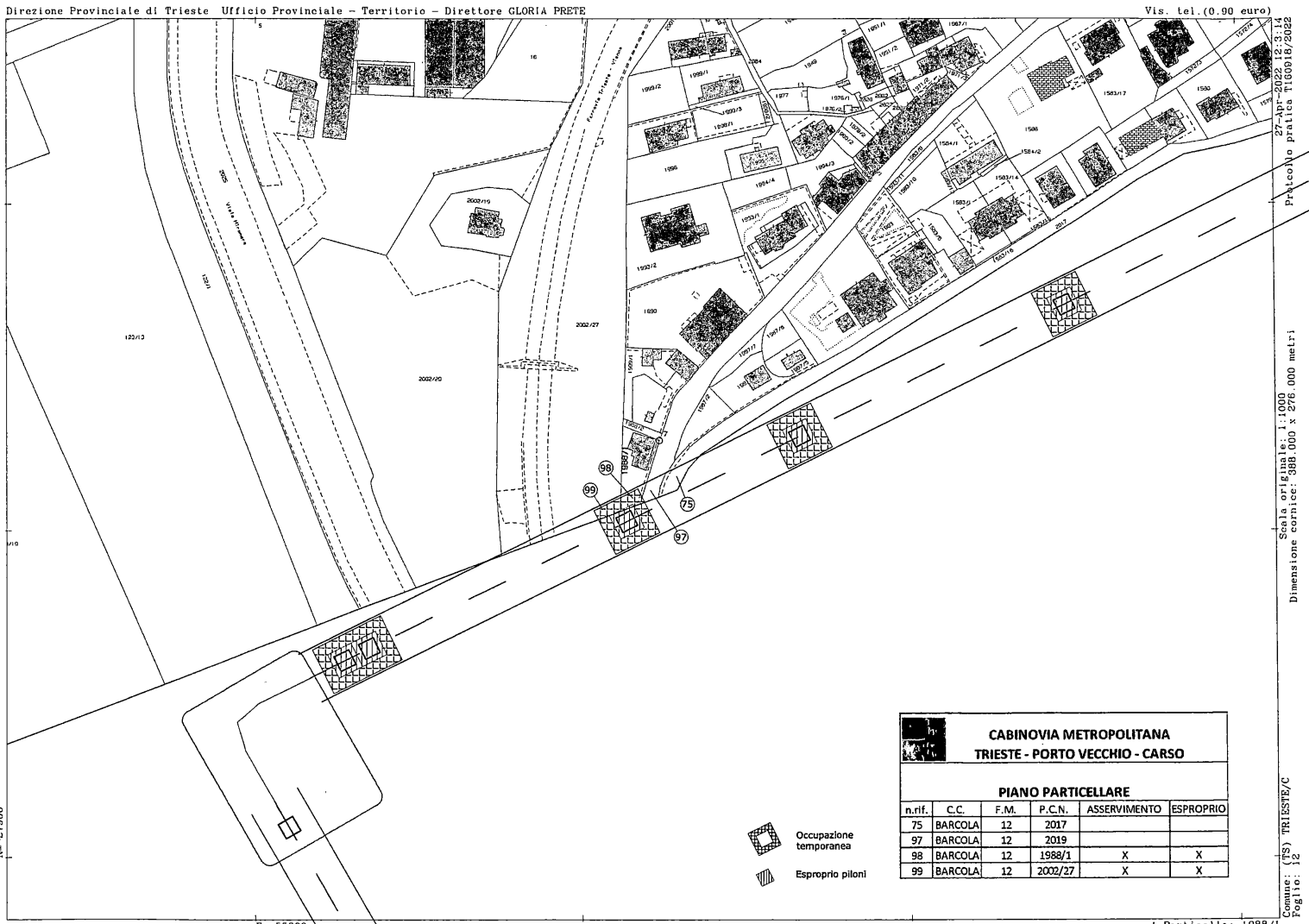
N=27700



**CABINOIA METROPOLITANA
TRIESTE - PORTO VECCHIO - CARSO**

PIANO PARTICELLARE

n. rif.	C.C.	F.M.	P.C.N.	ASSERVIMENTO	ESPROPRIO
64	GRETTA	5	345	X	
76	GRETTA	5	344/1	X	
77	GRETTA	5	344/2		
78	GRETTA	5	346/2		
79	GRETTA	5	347/5	X	
80	GRETTA	5	347/4		
81	GRETTA	5	347/6	X	
82	GRETTA	5	348		
83	GRETTA	5	349		
84	GRETTA	5	343/5	X	
84a	GRETTA	5	343/29	X	
85	GRETTA	5	353	X	
86	GRETTA	5	350		X
87	GRETTA	5	351		
87a	GRETTA	5	352	X	
88	GRETTA	5	556	X	
89	GRETTA	5	555/1	X	X



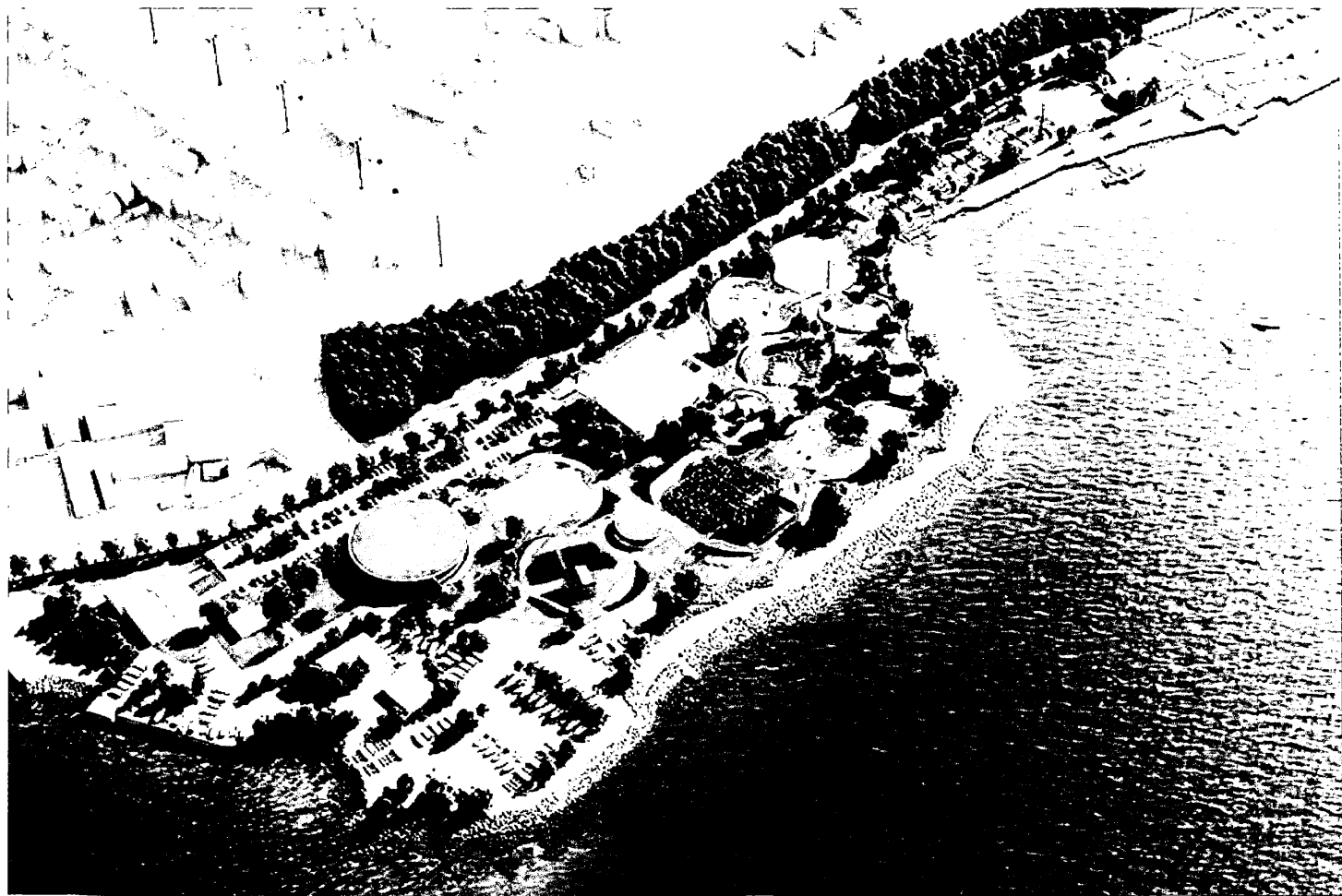
CABINOVIA METROPOLITANA TRIESTE - PORTO VECCHIO - CARSO					
PIANO PARTICELLARE					
n.rif.	C.C.	F.M.	P.C.N.	ASSERVIMENTO	ESPROPRIO
75	BARCOLA	12	2017		
97	BARCOLA	12	2019		
98	BARCOLA	12	1988/1	X	X
99	BARCOLA	12	2002/27	X	X



Occupazione
temporanea



Esproprio piloni



Stazione Casilovia Bovedo