

NOTA DOCUMENTO COMITATO “NO OVOVIA”. CONTRODEDUZIONI

Si riportano di seguito le controdeduzioni e i commenti legati al documento presentato in Conferenza dei Servizi da parte del comitato “No Ovovia”. Ai fini di facilitare la lettura si riportano le note nella colonna a destra con il testo del documento del comitato “No Ovovia” nella colonna a sinistra, suddiviso in argomenti. In ogni caso molte controdeduzioni possono anche non trovarsi direttamente nel testo a fronte, ma riportate in altre sezioni.

Molti affermazioni del documento del comitato non sono suffragate da alcuna dimostrazione, ma si tratta di valutazioni del tutto opinabili. Ciononostante, sempre nell’ottica della maggior trasparenza, si sono comunque controdedotte.

<p><i>Premessa</i></p> <p><i>In premessa ci sembra opportuno evidenziare la mancanza di proposte progettuali alternative nel Rapporto Ambientale del Comune. Questo elemento inficia a nostro avviso pure il procedimento di richiesta di deroga, mancando la possibilità di desumere che questa sia l’unica alternativa strategica o progettuale per migliorare l’accesso Nord, offrire un servizio di mobilità sostenibile per accedere al Carso e al Porto Vecchio, ridurre il traffico sugli assi in questione del 10%, ridurre le emissioni di CO2 e il rischio di incidentalità.</i></p> <p><i>Si rileva al proposito che il Rapporto Ambientale del Comune afferma quanto segue:</i></p> <p><i>a) “La previsione di Variante interessa aree appartenenti alla “Rete Natura 2000”, (pag. 5) e vi sono plurimi vincoli paesaggistici vigenti sulle zone coinvolte dalla variante (vedasi pag.44 e seguenti);</i></p> <p><i>b) “La predisposizione/generazione di alternative risulta dunque uno degli aspetti irrinunciabili del processo di valutazione ambientale” e che “Si tratta di una fase fondamentale della valutazione, in quanto la presenza di alternative è un elemento fondante dell’intero processo” (pag. 53 e seguenti);</i></p> <p><i>c) “Le caratteristiche orografiche, la posizione dei poli urbani da collegare e i vincoli urbanistici e pianificatori vigenti sul territorio rappresentano gli elementi primari da considerare nella valutazione delle possibili soluzioni alternative da adottare” (pag. 53).</i></p> <p><i>Inoltre, il Servizio Valutazioni Ambientali della Direzione centrale difesa dell’ambiente, energia e sviluppo sostenibile, nel parere di scoping aveva evidenziato agli estensori del Rapporto Ambientale la necessità che “a fronte delle criticità evidenziate, siano analizzate alternative previsionali e progettuali, quali, ad esempio, lo sviluppo di diversi sistemi di trasporto a via guidata e a guida vincolata (tram, metropolitana leggera,</i></p>	<p>Le ragionevoli alternative progettuali sono state valutate in sede di progetto di Fattibilità Tecnico ed Economica, nonché nel Rapporto Ambientale. Si tratta di alternative di tracciato di impianti a fune in quanto si tratta dell’unica alternativa trasportistica in grado di assolvere il ruolo di aiuto all’accesso nord da Trieste. Il numero ridotto di alternative è anche giustificato dal fatto che l’opera è già prevista in altri piani già precedentemente approvati dalla amministrazione comunale: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), Piano di Azione per l’Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) e piano struttura del vigente Piano Regolatore del Comune di Trieste, oltre che nel livello operativo dello stesso Piano per quanto riguarda la tratta interna a Porto Vecchio. In tal senso molte analisi alternative sono state già analizzate in fase di sviluppo di altri strumenti di pianificazione. È evidente che il ventaglio di ragionevoli alternative proposte deve comunque limitarsi all’ambito di assolvimento degli scopi prefissi dall’opera. Tuttavia, è stato effettuato comunque un approfondimento su linee di trasporto su ferro nell’ambito della valutazione di impatto sulla rete stradale di primo livello, al fine di richiedere il parere di competenza regionale necessario alla adozione della variante urbanistica in argomento. È stato valutato il carico di passeggeri che avrebbe una linea tramviaria da Bovedo alla Stazione e quindi a Campo Marzio; tale carico di passeggeri è notevolmente minore di quello della Cabinovia nel tratto del Porto Vecchio, in quanto un sistema che presenta una discontinuità di collegamento non consente di intercettare al meglio la quota di mobilità con provenienze dal Carso e dalle origini situate al di fuori del Comune di Trieste. Le questioni riguardanti il non contrasto con le norme vigenti sono riportate nelle relazioni (agli atti), mentre i supposti danni alla flora e alla fauna non solo non sono dimostrati, ma andranno trattati</p>
---	---

<p><i>metrotranvia), anche sfruttando reti su ferro esistenti e attualmente non utilizzate” (sempre pag. 53). Rileviamo invece che, in contraddizione con quanto indicato ai punti sopra riportati, sono state formulate solamente tre ipotesi progettuali alternative tutte implicanti la realizzazione di un impianto a fune (cabinovia), tutte ubicate sul medesimo tratto carsico-costiero tutelato e tutte recanti un tracciato ricadente nelle zone ZPS e ZSC. Il che ci sembra:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• non assolvere al dettato normativo essendo stata esclusa a priori dal possibile confronto qualsiasi ipotesi progettuale di trasposto realmente alternativa e quindi non ricadente nelle zone ZPS e ZSC e non implicante l’utilizzo di un impianto a fune;</i> <i>• essere in palese contrasto con quanto detta l’art. 13 co. 4 del D.lgs 152/06 secondo il quale “Nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l’attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull’ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell’ambito territoriale del piano o del programma stesso”. Sottolineiamo inoltre che:</i> <i>• tutti i progetti comparati sono in partenza non ammissibili ai sensi del DM 184/2007;</i> <i>• richiedono per ciò tutti, per poter essere realizzati, una deroga alla normativa di assoluto divieto, deroga che però deve essere basata su reali, concreti, percepibili vantaggi in termini di salute pubblica e sicurezza, che non possono essere altrimenti raggiunti; in altre parole il certo vantaggio che alla comunità deriverebbe dal forzare il divieto dovrebbe essere consistentemente più alto della somma dei certi danni causati alla stessa;</i> <i>• presentano tutti le criticità contestate nelle osservazioni già da noi espresse, relative ai danni certi al territorio, alla fauna ed alla flora, all’incertezza sulla continuità del servizio per le particolari condizioni metereologiche, al grave impatto ambientale, avuto riguardo non solo al numero ed alla visibilità dei 16 piloni previsti (altezza circa 15 m), ma anche in relazione al sorvolo delle cabinovie, incidenti ambedue su un panorama significativo per la cultura locale e sulla vivibilità dell’intera zona.</i> 	<p>nell’ambito del procedimento di VINCA. Nei documenti di VAS e nelle relazioni (agli atti) si sono approfonditi anche gli elementi di continuità di servizio e di modesto impatto paesaggistico (la variante è stata adottata solo a seguito del dovuto parere di compatibilità paesaggistica da parte della Soprintendenza).</p>
<p><i>Inoltre è utile ricordare che il progetto di Cabinovia non faceva parte del Piano urbano della mobilità sostenibile PUMS, come illustrato dalla nostra</i></p>	<p>Tale affermazione non corrisponde al vero, in quanto il tracciato della Cabinovia è sempre stato presente negli elaborati progettuali del PUMS</p>

<p><i>osservazione presentata in sede di Variante n.12 (nota 6 maggio 2023); particolare questo anche evidenziato dall'ARPA in uno dei suoi pareri.</i></p>	<p>disponibili pubblicamente al seguente link: https://mobilitasostenibile.comune.trieste.it/piano-urbano-della-mobilita-sostenibile-pums-di-trieste-approvazione/</p> <p>In particolare si evidenzia che nelle osservazioni pervenute in fase di deposito del Piano (post Adozione, luglio 2020): https://mobilitasostenibile.comune.trieste.it/wp-content/uploads/2021/10/all_49_Controdeduzioni_Osservazioni_PUMS.pdf</p> <p>diverse osservazioni (poi controdedotte) fanno esplicito riferimento al progetto della Cabinovia (o Ovovia); per esempio l'Osservazione FIAB (pagina 9 del documento di controdeduzioni), nonché le osservazioni N. 20, 22, 24, 26, 28, 31, 32, 34, 35, 43 a pagina 24 che fanno esplicito riferimento al progetto della Cabinovia (Ovovia) contenuto nel PUMS.</p>
<p><i>Considerazioni sul contenuto dell'Allegato 1 – Analisi della domanda di traffico prevista sulla cabinovia di progetto – Revisione 1</i></p> <p><i>La nuova versione di questo allegato è di fatto identica alla versione di data 07.04.2023 e se ne differenzia soltanto per l'illustrazione dei flussi e dei movimenti presso il parcheggio Hub di Opicina e della domanda TPL in ora di morbida. Trattandosi di precisazioni marginali, valgono per questo allegato le osservazioni già presentate dal Comitato NoOvovia lo scorso 06.05.2023.</i></p>	<p>Le osservazioni citate fanno riferimento ai modelli di simulazione che hanno portato al calcolo dei volumi previsti di passeggeri sulla Cabinovia e del numero previsto di auto tolte dalla rete stradale. Tutti i documenti cui l'osservazione fa riferimento argomentano la bontà dei modelli utilizzati e le ipotesi di calcolo sono solide e sempre cautelative. Tutti i risultati degli studi sono basati sulla buona tecnica della pianificazione dei trasporti e utilizzano i modelli e i dati del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) elaborato dalla SINTAGMA di Perugia e già approvato dal Consiglio Comunale in data 21/07/2021.</p>
<p><i>Considerazioni sul contenuto dell'Allegato 2 – Analisi dell'impatto del progetto sull'incidentalità – Revisione 1</i></p> <p><i>Anche se il nuovo allegato indica il limite dei dati considerati, il perimetro di analisi e da indicazioni sulla correlazione tra Congestione Veicolare ed Incidentalità nonché tra Velocità e Incidentalità, non riteniamo che queste informazioni permettano di risolvere le criticità messe in luce nelle "Osservazioni di Legambiente, Lipu e WWF alla documentazione integrativa presentata nell'ambito della Valutazione di incidenza SVA/SIC/879 - procedura di VAS/VInCA della Variante Accesso Nord: mobilità sistemica e turistica", prot.Lipu n.220/2023 dd. 14.0.2023, con le quali il Comitato concorda.</i></p>	<p>In relazione all'incidentalità, si fa riferimento al parere positivo della Direzione Infrastrutture della Regione Friuli-Venezia Giulia che aveva richiesto le integrazioni del caso come da verbale di data 3/7/2023, integrazioni che sono state rese e state favorevolmente recepite. In particolare, è stato elaborato un modello di correlazione per stimare la possibile riduzione del numero di incidenti/anno/km sugli assi in analisi, dato il flusso giornaliero previsto ed il rapporto V/C nello Scenario di Riferimento e di Progetto (con Cabinovia). Si fa riferimento all'andamento degli incidenti con feriti, che presentano la correlazione migliore e sono gli eventi più importanti da stimare per valutare la potenzialità degli interventi di progetto. Il risparmio sociale dovuto alla diminuzione degli incidenti con conseguenze per le persone, grazie agli interventi di progetto, è di circa 1.314.000 € annui.</p> <p>Analizzando infine le variazioni di velocità sugli archi interessati dalla diminuzione del traffico, il</p>

	<p>modello di incidentalità proposto è fedele alla situazione di progetto nella quale la riduzione veicolare prevista sugli assi analizzati non comporta una variazione di velocità significativa dei veicoli a motore che possa comportare rischi maggiori per la sicurezza degli utenti.</p>
<p><i>Considerazioni sul contenuto dell'Allegato 3 - Risparmio di emissioni di CO2 in atmosfera – Revisione 1</i></p> <p><i>Per tale allegato segnaliamo diversi elementi che secondo noi invalidano il documento, sia dal punto di vista metodologico che da quello sostanziale dei dati utilizzati. Ogni contestazione viene riportata di seguito con riferimento al capitolo ed al numero di pagina del documento Lamanna. Dal punto di vista metodologico rileviamo quanto segue.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>2.1 – Premessa (pag.9). Lo studio CFP descritto, al contrario di quanto dichiarato dall'autore, non è conforme alle norme ISO. Infatti, gli studi CFP per essere conformi alla norma devono essere conformi all'appendice B della UNI EN ISO 14067:2018. Il presente studio è carente sotto diversi punti che metteremo in evidenza nel seguito.</i> 	<p>È doverosa una necessaria premessa alla procedura di calcolo condotta per il risparmio di emissioni di CO2 in atmosfera; la norma UNI EN ISO 14067:2018 non è obbligatoria nell'ambito dello scopo della presente procedura di deroga: si tratta di un documento tecnico di indirizzo che, può trovare applicazione per “la fornitura di informazioni per la ricerca e lo sviluppo di prodotti, il miglioramento delle tecnologie, la tracciatura e la comunicazione delle prestazioni CFP” (punto 4 del documento). Il livello di progettazione dell'opera, inoltre, è ad un livello ancora molto alto (PFTE) che non consente di avere un dettaglio progettuale elevato soprattutto sulle fasi di costruzione dell'opera, in termini di quantità di materiale necessario alla costruzione. Sono stati pertanto semplificati, motivandoli, alcuni passaggi del procedimento tecnico relativo al calcolo della CFP.</p> <p>La norma UNI è stata utilizzata come traccia per una buona stima del bilancio di CO2 complessivo legato alla realizzazione dell'opera.</p> <p>Tuttavia, al fine di valutare quanto più precisamente l'impatto ambientale dell'opera, il documento in oggetto è stato redatto anche con l'aiuto di ARPA che ha precisato, in sede di conferenza dei servizi dd. 3/7/2023, che il calcolo della CO₂ è stato condotto secondo la Normativa in argomento: “il calcolo dell'impronta di Carbonio secondo la scrivente Agenzia è in linea con la norma tecnica UNI EN ISO 14067:2018. Il valore dell'impronta di carbonio ottenuto risulta pertanto utilizzabile per le valutazioni non tecniche”.</p> <p>Nel caso in specie l'Appendice B della norma non è direttamente applicabile in quanto non si effettuano confronti tra prodotti diversi: nel documento si calcolano due sistemi di prodotto con il relativo valore della CFP parziale, senza comparazioni. I sistemi analizzati sono il Sistema Cabinovia ed il Sistema Status Quo (nel quale l'infrastruttura non è presente).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>2.2 – Definizione dell'Obiettivo e Scopo e Campo di Applicazione (pag. 9). L'obiettivo non è in linea con i risultati presentati in quanto si dichiara che l'obiettivo dello studio è la valutazione delle emissioni di CO2 della cabinovia e non è indicata nessuna comparazione, come previsto dalla UNI EN</i> 	<p>L'obiettivo è stato valutato in relazione alle indicazioni della Norma ISO 14067:2018 6.3.1, ovvero il calcolo del contributo potenziale di un prodotto al riscaldamento globale, come richiesto da ARPA nel parere dd. 22/05/2023 Prot.</p>

<p>ISO 14067:2018 6.3.1 e UNI EN ISO 14044:2021 4.2.2, mentre nello studio si eseguono comparazioni.</p>	<p>0016029/P/GEN/DG. Le indicazioni di ARPA chiedevano di effettuare le seguenti integrazioni:</p> <p><i>Effettuare i calcoli dell'impronta di carbonio secondo quanto indicato nella norma ISO 14067:2018 definendo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - i criteri di esclusione in base agli obiettivi e scopi del calcolo; - la coerenza in tutte le fasi del calcolo ai fini dell'applicazione omogenea del metodo - il contributo del mancato assorbimento della parte arborea e del suolo coperti dalle infrastrutture a servizio dell'opera; - l'incertezza delle informazioni; - i processi in modo da evitare doppi conteggi. <p><i>Rivedere il calcolo degli assorbimenti del bosco Bovedo in funzione di quanto sopra riportato e nel principio della coerenza del documento;</i></p> <p><i>Effettuare il confronto percentuale del Calcolo della CO2 associato all'opera con le emissioni di CO2 del Comune di Trieste totali e da traffico fornite da INEMAR 2019 e sopra riportate.</i></p> <p>Si tratta di una impronta climatica parziale di un prodotto, o CFP parziale così definita: somma delle emissioni di CO2 equivalenti di uno o più processi selezionati in un sistema di prodotto, espressa come CO2 equivalenti e basata sulle fasi o sui processi selezionati all'interno del ciclo di vita. Si fa riferimento al calcolo delle emissioni di CO2e in atmosfera dovute alla presenza della Cabinovia di progetto ("Sistema Cabinovia"), e con riferimento alla situazione in cui la Cabinovia non è presente ("Sistema Status Quo").</p> <p>Sono state sviluppate quindi due CFP parziali in relazione a due diversi sistemi di prodotto – il sistema Cabinovia ed il sistema Status Quo.</p>
<p>• 2.2 – <i>Definizione dell'Obiettivo e Scopo e Campo di Applicazione (pag. 9). Se l'obiettivo è l'analisi del CFP (Carbon Footprint) allora si deve tenere conto solamente della categoria di valutazione del potenziale di riscaldamento globale come indicato dalla UNI EN ISO 14067:2018 appendice A.</i></p>	<p>Nel rispetto delle attenzioni di cui all'Appendice A, il calcolo è stato effettuato solamente in relazione all'impatto delle varie fasi dell'opera sul riscaldamento globale (calcolo della CO2 equivalente), nel mentre sono stati non considerati altri elementi di valutazione esterni alle finalità dello studio quali potrebbero essere ad esempio la disponibilità di acciaio, l'esaurimento delle risorse, ecc.</p>
<p>2.2.1.2 - <i>Unità dichiarata e flusso di riferimento (pag.10). L'unità dichiarata, così come è definita nel documento, non è in linea con la funzione definita nel par 2.2.1.1. dove si afferma che il sistema è un sistema di trasporto a fune; quindi, nella definizione dell'unità funzionale questo aspetto</i></p>	<p>L'unità dichiarata scelta per il Sistema Cabinovia e per il Sistema Status Quo è il numero di spostamenti annui della popolazione coinvolta (espresso in passeggeri x km). Il calcolo dell'unità dichiarata fa riferimento al carico a bordo di passeggeri sulla Cabinovia di progetto nell'ora di</p>

<p><i>dovrebbe essere ben messo in evidenza. Segnaliamo che esistono diverse PCR applicabili ai mezzi di trasporto che considerano l'unità funzionale corretta; ad esempio 1 passeggero per 1 km percorso o simili. Si riporta come esempio la PCR 2009:05 di international EPD system relativa ai "Rolling stock".</i></p>	<p>punta nelle due direzioni di marcia, associata alla lunghezza delle varie tratte. Tutti i risultati sono stati quindi rapportati in relazione all'unità dichiarata per entrambi i Sistemi in analisi.</p>
<p><i>• 2.2.1.2 - Unità dichiarata e flusso di riferimento (pag.10). In caso di studi comparativi l'unità funzionale deve essere identica in tutti i casi considerati, come previsto nel punto b della UNI EN ISO 14067:2018 allegato B.</i></p>	<p>Vedi sopra.</p>
<p><i>• 2.2.1.2 - Unità dichiarata e flusso di riferimento (pag.10). Il flusso di riferimento non è correttamente definito come previsto dalla UNI EN ISO 14067:2018 6.3.3. Inoltre, nella definizione di flusso di riferimento lo si confonde col sistema prodotto, generando confusione nei non addetti ai lavori.</i></p>	<p>La norma ISO 14067:2018 al punto 6.3.3. definisce "l'Unità Funzionale o dichiarata", che è stata definita come riferito sopra. In questo caso l'unità dichiarata ed il flusso di riferimento si possono equivalere.</p>
<p><i>• 2.2.1.3 Confine del sistema (pag.11). Non sono stati definiti in maniera chiara i confini del sistema dei sistemi prodotto oggetto di studio, né sono chiare le unità di processo considerate.</i></p>	<p>I confini del sistema sono stati opportunamente definiti nel report per entrambi i Sistemi in analisi.</p>
<p><i>• 2.2.1.4 Criteri di esclusione (pag.11). Non sono definiti i confini d'esclusione come previsti dal paragrafo 6.3.4.3 della UNI EN ISO 14067:2018 e dalla ISO 14044:2006, punto 4.2.3.3.3. Anche l'affermazione, tratta da un articolo scientifico che si riferisce a Shangai, sulla quota di riciclo dei materiali al 70% deve essere giustificata con dati riferiti alla situazione locale, quindi da valutare se il riferimento citato sia applicabile.</i></p>	<p>La definizione dei criteri di esclusione di alcune fasi dei processi è coerente con le limitazioni dovute al livello di progettuale attuale dell'opera (PFTE). In particolare, sulla dismissione i dati relativi alle specifiche progettuali dei materiali posti a gara e delle innovazioni tecnologiche che potranno essere portate in sede di progettazione definitiva ed esecutiva della specifica opera sono coerenti con quanto riportato negli studi generali di riferimento.</p> <p>A livello quantitativo, si anticipano in questa parte i valori di emissione di CO2 relativi alla fase di produzione ed installazione dell'opera funiviaria e non funiviaria, direttamente correlabili alla relativa fase di dismissione. Per gli impianti funiviari il risultato per la sola produzione e installazione (inclusi i basamenti in c.a.) è di 5.040 tonnellate di CO2eq, mentre per le opere non funiviarie è di 8.924 tonnellate di CO2eq. Per la realizzazione dell'intero intervento la somma porta ad una stima di 13.964 tonnellate di CO2eq totali, e di 349 tonnellate di CO2eq nell'anno di esercizio tipo. Dalle ipotesi di cui sopra, la parte non funiviaria non viene considerata nella fase di dismissione in quanto le infrastrutture (parcheggi, stazioni di interscambio) trovano utilità ed applicazione anche senza la cabinovia di progetto. Pertanto, si fa riferimento alla sola quota emissiva dovuta alla costruzione dell'impianto funiviario oggetto di</p>

	<p>possibile dismissione. La corrispondente quota emissiva di produzione ed installazione, nell'anno tipo, è quindi pari a 5.040 / 40 anni, cioè di 126 tonnellate di CO₂eq nell'anno di esercizio tipo. Valutando una quota di riciclo pari al 70% (considerate le caratteristiche dei materiali e le prescrizioni in fase di gara), è possibile quindi stimare una quota emissiva per la dismissione pari al restante 30%, cioè di 37,8 tonnellate di CO₂eq. Considerando infine che nelle fasi di produzione ed installazione è stata comunque cautelativamente considerata anche la parte di materiale riciclato nella quota emissiva, ragionevolmente si può ulteriormente abbassare la quota dovuta alla sola dismissione di un ulteriore 70%, ottenendo un valore pari a circa 11 tonnellate di CO₂eq. Ponendo un limite di esclusione intorno ad un valore di 10 tonnellate di CO₂eq, si può quindi ragionevolmente trascurare il contributo di dismissione dal calcolo.</p> <p>Anche la parte di minore assorbimento di CO₂ arborea dovuta al cambio di uso del suolo per le opere accessorie è stata esclusa dal calcolo, in quanto si prevede marginalmente l'assestamento del terreno con relativo inerbimento potenziato con specie erbacee autoctone (fiorume dei prati stabili) mantenendo l'invarianza idraulica dei siti in oggetto. Calcolando anche in questo caso un potenziale minore assorbimento, si fa riferimento alla superficie dei singoli plinti (circa 3 metri per 3 metri) per il numero di sostegni (circa 17 nel tratto inclinato), così da avere un valore relativo alla superficie verde coperta dall'infrastruttura. Tale valore può essere stimato in circa 153 metri quadrati di minore superficie verde. Tale valore corrisponde ad un mancato assorbimento di circa 12 alberi (considerata una occupazione media di un albero ogni 12 metri quadrati). Effettuando il calcolo sull'assorbimento annuo di CO₂ da parte di un albero tipo (0,1 tonnellate di CO₂/anno, dal Piano per la Qualità dell'Aria della Regione Toscana), si ottiene un mancato assorbimento pari a 1,2 tonnellate di CO₂eq. Adottando i limiti di esclusione di cui sopra, si può quindi ragionevolmente trascurare il contributo di mancato assorbimento dal calcolo.</p>
<p>• 2.2.1.5 Dati e qualità dei dati (pag. 13). I requisiti di qualità dei dati non sono stati definiti come previsto dal punto 6.3.5 della UNI EN ISO 14067:2018 e non sono stati valutati.</p>	<p>I dati sono stati valutati nel paragrafo 2.2.1.5, e la qualità è stata argomentata nel seguito del paragrafo, associando sia le ipotesi di calcolo che i margini di incertezza (documento "Rapporto Incertezza dei Dati", agli atti).</p>

	<p>Il livello di approfondimento dei dati dipende dal livello di progettazione (minore per la parte di produzione, maggiore per la parte di modellizzazione del traffico); tutti i coefficienti sono comunque stati considerati sempre con un elevato margine cautelativo proprio in considerazione delle approssimazioni del caso (vedasi il documento “Rapporto Incertezza dei Dati”, agli atti).</p> <p>In particolare, sono stati valutati gli intervalli di confidenza dei coefficienti di rapporto tra flusso veicolare dell’ora di punta al giorno e da giorno ad anno (quest’ultimo direttamente correlato alla variabilità delle giornate di chiusura dell’impianto per vento forte). Ulteriori analisi sono state effettuate sui coefficienti di emissione di CO2 da veicoli (anche in questo caso sottostimate secondo le tendenze di emissione di CO2 al 2050) e quelli dovuti alla produzione di energia. I processi di produzione ed installazione, considerato il livello di progettazione attuale, sono stati considerati con un livello di approssimazione di +/- il 10% di quanto stimato, in accordo con le aziende produttrici.</p>
<p>• <i>2.3.1 Procedure di allocazione (pag. 24). Le procedure di allocazione sono un elemento fondamentale degli studi LCA previsti dalle norme ISO. Il documento non evidenzia se siano presenti problemi di allocazione e come questi vengano gestiti in linea con quanto previsto dalla UNI EN ISO 14067:2018 6.4.6.</i></p>	<p>Nel caso in esame non sono stati rilevati problemi di allocazione in quanto non vi sono processi che insistono su più prodotti.</p>
<p>• <i>2.5 CFP Totale (pag. 35). Non vengono presentati i risultati come previsti dal punto 6.4.9.8 della UNI EN ISO 14067:2018.</i></p>	<p>I risultati sono coerenti con quanto previsto nella Norma, anche a seguito del recepimento delle indicazioni di integrazioni previste da ARPA (per esempio riguardo alle emissioni e rimozioni di GHG a seguito di uso del terreno).</p> <p>Nel trattamento della CFP parziale devono essere incluse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Emissioni e rimozioni di GHG da carbonio fossile e biogenico; 2. Emissioni e rimozioni di GHG a seguito di dLUC (uso del terreno); 3. Emissioni di GHG degli aerei. <p>I punti 1. e 2. Sono inclusi nel bilancio finale del calcolo di CO2 (il punto 2. è stato motivatamente escluso dal calcolo nell’ambito dei criteri di esclusione).</p> <p>Non è stato incluso nell’ambito dello studio il trasporto aereo in quanto invariante in relazione al</p>

	progetto che impatta su sistemi di trasporto con dimensioni limitate che non hanno nessuna possibilità di utilizzo del mezzo aereo.
<ul style="list-style-type: none"> • Infine, se viene realizzato uno studio comparativo, come in questo caso è stato fatto, e viene reso pubblico questo richiede che sia fatta una critical review secondo la norma 14071: tutto questo è previsto e ben reso evidente nella ISO 14044. A nostro avviso, già quanto riportato sopra riguardo ai vizi metodologici dovrebbe essere sufficiente ad invalidare l'intero documento, in quanto basato su affermazioni di aderenza alla normativa ISO non veritiere. In ogni caso, abbiamo valutato i contenuti del documento per obiettare anche dal punto di vista sostanziale a numeri e calcoli effettuati dallo studio Lamanna. 	Lo studio analizza separatamente due sistemi di prodotto (Cabinovia e Status Quo), senza realizzare comparazioni.
<p>Dal punto di vista sostanziale rileviamo quanto segue.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il modo con cui è stato stimato il numero di veicoli (450 veicoli /ora) che non percorreranno il tratto stradale di interesse non è realistico ed è ampiamente sovrastimato, come già ampiamente dimostrato in vari documenti. 	Si fa riferimento alle analisi riportate nell'Allegato 1 per quanto riguarda la solidità modellistica del calcolo, ed inoltre al documento "Rapporto Incertezza dei Dati" (agli atti) dove, al paragrafo 1.1, si fa riferimento ai margini di incertezza dei coefficienti di calcolo dove si evidenzia (con dati oggettivi) come le ipotesi trasportistiche siano sempre state effettuate in maniera cautelativa e che quindi il valore relativo ai veicoli sottratti alla strada possa avere ampi margini di miglioramento.
<ul style="list-style-type: none"> • Il documento Lamanna cita un riferimento bibliografico (Greenshields, 1935) per giustificare dei miglioramenti alla fluidità del traffico su un tratto urbano. È alquanto strano che si sia preso a riferimento uno studio così datato e condotto su un'autostrada a due corsie per senso di marcia, e con velocità citate nel documento troppo alte per una viabilità urbana. 	Le leggi del moto nell'ambito della teoria dei trasporti risalgono agli anni '30 del '900, e in letteratura scientifica risultano tuttora valide. Il modello citato, come spiegato nella relazione, è stato "calibrato" su un tratto di strada urbano a flusso libero al fine di valutare la correlazione tra flusso, velocità e capacità e potere quindi dedurre gli indicatori da modello. Si nota infatti che le velocità critiche indicate sono tipiche di flussi urbani (30 km/h, 50 km/h) e quella a flusso libero pari a 70 km/h (velocità operativa notturna valutabile in ambito urbano in assenza di interferenze tra veicoli).
<ul style="list-style-type: none"> • Il valore delle emissioni di CO2 per km (163 g CO2/km) usate per il calcolo delle emissioni nel documento è sovrastimato e non allineato con i valori attuali e soprattutto con le stime di emissioni previste dai regolamenti EU. 	Si veda il documento "Rapporto Incertezza dei Dati" (agli atti) dove, al paragrafo 1.4 si evidenzia come tale valore sia coerente con le emissioni dell'attuale parco veicolare del Comune di Trieste e con le ipotesi di diminuzione delle emissioni veicolari all'anno 2050 che, secondo ISPRA (aprile 2023) risulta pressoché costante rispetto all'anno 2025 (Scenario di Riferimento dei calcoli).
<ul style="list-style-type: none"> • La riduzione di CO2 imputata alla non costruzione dell'autovettura non è accettabile e non è prevista dalle norme ISO. Se l'auto è stata costruita, allora quelle emissioni ci sono e non possono essere cancellate. La giustificazione che l'auto dura di più 	L'utilizzo minore dell'automobile si riflette, per una quota parte definita, su tutto il ciclo produttivo dell'automobile, che va dalla produzione, alla filiera del carburante ed alla manutenzione. La quota di CO2 risparmiata fa proprio riferimento al risparmio

<p><i>non è sufficiente a giustificare le 1.373 ton CO2 / anno risparmiate.</i></p>	<p>di una “piccola” quota della filiera produttiva dell’auto che, rapportata al totale del chilometraggio annuale risparmiato da tutte le auto coinvolte nell’interscambio modale, ha contributi significativi. Il riferimento alla norma ISO non è ben esplicitato, ma, in ogni caso, non vi sono norme che inibiscono le valutazioni effettuate che fanno parte della buona tecnica di pianificazione.</p>
<p><i>• Il dato del mix energetico nazionale usato per valutare le emissioni di CO2 in fase d’uso dell’opera è completamente errato. Il documento Lamanna utilizza nei calcoli una produzione di elettricità da rinnovabili del 75% nel mix energetico nazionale. Peccato che secondo la norma 14067 nello studio si deve considerare il mix energetico residuo o complementare, ovvero il mix totale a cui si sottraggono i certificati di origine acquistati di energia rinnovabile. La norma ISO 14067 riporta al suo interno il mix che deve essere utilizzato per il calcolo in assenza di certificati di origine o installazione di energia rinnovabile da parte del gestore dell’impianto della cabinovia. Il dato di partenza del documento Lamanna porta ad una notevole sottostima delle emissioni di CO2 in fase d’uso, di soli 103 ton CO2 anno a fronte delle oltre 1.000 stimate con un valore del mix energetico nazionale come da normativa.</i></p>	<p>Il dato di ipotesi fa proprio riferimento ad un obbligo, in sede di gara per “l’installazione di energia rinnovabile da parte del gestore dell’impianto della cabinovia”. In questo senso è stato assunto come dato il mix energetico nazionale indicato.</p> <p>Sarà una prescrizione progettuale in recepimento delle valutazioni legate agli inquinanti l’esigenza di utilizzare energia derivata da fonti rinnovabili con emissioni climalteranti nulle o quasi nulle. Sono state comunque analizzate le emissioni energetiche in fase di esercizio considerando il mix nazionale, inserendo i dati nelle analisi di sensitività dei dati al variare dei parametri.</p>
<p><i>• I dati usati per il calcolo degli impatti in fase di costruzione e smantellamento vanno attentamente verificati sulla base delle considerazioni riportate nella parte metodologica.</i></p>	<p>I dati in oggetto fanno riferimento alle analisi dei criteri di esclusioni descritte in precedenza.</p>
<p><i>• Il numero di giornate di vento forte è ampiamente sottostimato e questa sottostima porta ad uno stravolgimento nei risultati dei calcoli dei km risparmiati durante l’esercizio della cabinovia.</i></p>	<p>I dati derivano dalle analisi storiche dei 2 anemometri di Trieste che presentano dati giornalieri con adeguata storia. Nel documento “Rapporto Incertezza dei Dati” (agli atti) al paragrafo 1.3, sono indicati i margini di incertezza sulle giornate di effettiva chiusura dell’impianto per vento forte.</p>
<p><i>• Infine, ma non ultimo in ordine di importanza, la riduzione degli alberi e l’esbosco necessario per far passare la cabinovia nel Bosco Natura 2000 non è affatto compensato dalla piantumazione di nuovi alberi per diversi motivi: o il bosco è molto di più di un insieme di alberi, ma racchiude in sé tutta la biodiversità legata a flora e fauna; o la valutazione della superficie di bosco che verrà eliminata è errata: non è realistica l’ipotesi tagliare alberi solo su due fasce di 2 metri per ciascuna fascia e si deve aggiungere almeno 3 metri per lato</i></p>	<p>L’esatta quantità degli alberi da tagliare sarà definita nell’ambito del progetto definitivo/esecutivo. Le ipotesi fatte finora con riferimento agli alberi da tagliare sono adeguate e riportano un ordine di grandezza coerente con le previsioni che saranno contenute nel progetto esecutivo.</p> <p>Il riferimento ad un bacino di influenza italiano o mondiale è fuorviante nella valutazione della significatività delle riduzioni di CO2. Le emissioni sono state opportunamente comparate rispetto alle attuali, sottolineando che il progetto opera in</p>

<p><i>di taglio delle fronde, portando la larghezza della fascia disboscata a 17 m;</i> <i>o la strada di cantiere ed il parcheggio di Opicina non sono conteggiati nel taglio degli alberi così come non lo sono le fasce di accesso al cantiere lungo il percorso in via Bonomea e via Moro, e l'area del pilone presso il forte Kressich;</i> <i>o nel parcheggio di Opicina, oltre alla Grotta Nagual (Numero catasto: 6724) è presente anche una dolina il che significa che quella zona non è edificabile;</i> <i>o un valore più realistico di mancato assorbimento per tagli del bosco ammonta a + 146 t CO2 / anno.</i></p> <p><i>Comunque, anche facendo riferimento ai dati del documento Lamanna, i benefici delle mancate emissioni sono insignificanti ed ammontano a:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>una riduzione del 0,00077 % delle emissioni italiane, che sono a loro volta lo 0,9 % di quelle mondiali;</i> • <i>le 2.551 t CO2/anno corrispondono solamente allo 0,35 % di quelle totali emesse ogni anno nel Comune di Trieste;</i> • <i>la sola elettrificazione delle banchine del porto viene stimata poter produrre una diminuzione delle emissioni annue della CO2 doppia rispetto a quella della cabinovia;</i> • <i>sulla base delle emissioni medie italiane per capita (5.5 ton CO2/anno/abitante), il 'risparmio' di emissione dovuto all'uso della cabinovia è equivalente a quella emessa da un borgo italiano di circa 500 abitanti, grosso modo come quello di Padriciano.</i> <p><i>Tutto ciò osservato si ritiene che le conclusioni raggiunte dalla Agenzia regionale per l'ambiente nel documento di data 22/5/2023 siano ancora valide e che quindi non siano stati forniti elementi sufficienti ad attestare "conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente" derivanti dalla realizzazione dell'opera.</i></p>	<p>uno Scenario di Riferimento in cui il livello delle emissioni sarà di circa il 12% maggiore rispetto a quello attuale (analisi PUMS), a causa degli insediamenti urbanistici previsti (uno fra tutti la riqualificazione del Porto Vecchio). Valutando soltanto le emissioni veicolari, il totale di CO2 risparmiata sul totale dell'Accesso Nord nello scenario attuale è dell'8%, intercettando un veicolo su cinque (20%).</p> <p>Considerando come base quindi le emissioni totali annue nello stato di fatto (da dati INEMAR), la quota aggiuntiva di emissioni generata nello Scenario di Riferimento a causa degli sviluppi urbanistici in essere risulta pari a circa 35.000 tonnellate di CO2 in più emesse in atmosfera (12% dell'attuale emissione da traffico). Il totale delle emissioni risparmiate dall'intervento di progetto intese come Carbon Footprint (3.827 tonnellate di CO2) consente di assorbire l'11% delle emissioni aggiuntive da traffico veicolare dovute agli scenari urbanistici su tutto il Comune di Trieste.</p> <p>Valutando la quota parte dovuta alle emissioni aggiuntive dello Scenario di Riferimento (12%) alla sola quota emissiva dei veicoli in ingresso Nord (effettivo bacino di utenza del progetto), si ottiene un valore di circa 4.047 tonnellate di CO2 / anno in più, che sono sostanzialmente bilanciate dal risparmio ottenuto dalla Cabinovia di progetto nell'ambito del calcolo della Carbon Footprint (3.827 tonnellate di CO2 / anno in meno).</p> <p>Per quanto riguarda il riferimento all'area della grotta e della dolina, sotto il profilo urbanistico/edilizio le opere proposte sono consentite.</p> <p>Con riferimento al parere di ARPA di data 22/5/2023, lo stesso non riporta affatto le conclusioni che sono evidenziate dalla osservazione, ma è un documento collaborativo espresso nell'ambito della Conferenza dei Servizi regionale finalizzato a una attività di supporto e, infatti, indica alcuni approfondimenti e attività da svolgere.</p>
<p><i>Oltre a quanto ora messo in luce, l'allegato contiene delle incongruenze per quanto attiene gli aspetti naturalistico-ambientali, qui di seguito messe in luce, riportando in corsivo il testo originale.</i></p> <p><i>1. Limitando il consumo di suolo e circoscrivendolo principalmente all'area in corrispondenza delle stazioni, un impianto di questo tipo consente di inserirsi nel contesto territoriale della città senza</i></p>	<p>I confronti devono essere attuati all'interno dello stesso contesto di riferimento nelle due situazioni ante e post opere. È infatti illogico comparare le condizioni ecologiche delle aree urbane (Porto Vecchio) con quelle presenti all'interno di ambiti naturali, per quanto vi siano comunque importanti progetti di nuove aree verdi e di riqualificazione ambientale nell'area del Porto Vecchio.</p>

<p><i>contrapporsi alla realizzazione di aree verdi e parchi ed anzi valorizzando zone di assoluto pregio ambientale ed urbanistico come la futura area del Porto Vecchio oggetto di riqualificazione.”</i></p> <p><i>Non si può definire di assoluto pregio ambientale” l’area del Porto Vecchio né tanto meno lo sarà dopo l’intervento urbanistico con la creazione di aree verdi perché verranno creati degli spazi verdi ma sarà da vedere come e con quali specie e questi non saranno comunque mai equiparabili ad un bosco naturale di pregio come quello che verrà interessato dal progetto della cabinovia.</i></p>	
<p><i>2. Anche la parte di minore assorbimento di CO2 arborea dovuta al cambio di uso del suolo per le opere accessorie è stata esclusa dal calcolo, per le argomentazioni riportate in seguito nella parte di analisi e qualità dei dati relativa al Fattore di assorbimento della vegetazione tipica dell’area oggetto di insediamento (kg CO2eq / Unità dichiarata).”</i></p> <p><i>Il computo di CO2 arborea deve essere contemplato ed inoltre dovrebbero essere prese in considerazione, anche altre specie arboree ed arbustive presenti nel Bosco Bovedo e non solo la roverella (<i>Quercus pubescens</i>) e il pino nero (<i>Pinus nigra</i>) come riconfermato a pag.18 nel paragrafo “Fattore di assorbimento della vegetazione tipica dell’area oggetto di insediamento (kg CO2 eq / Unità dichiarata)”. Si dichiara inoltre che nel calcolo degli assorbimenti di CO2 non sono state computate le coperture vegetali delle specie arbustive ed erbacee che sono presenti nel Bosco Bovedo, in quanto non intaccate, salvo per la sola superficie occupata di plinti di sostegno dei pali della cabinovia, dalle opere in progetto.”</i></p> <p><i>A questo punto viene da chiedersi perché si fa riferimento al Piano per la Qualità dell’aria della Regione Toscana del 2018 (https://www.regione.toscana.it/-/atti-regionali-attuativi-degli-interventi-del-piano-per-la-qualita-dell-aria), dove vengono riportati i fattori di assorbimento di CO2 per tipologia di albero in tonnellate/anno. Nel documento in oggetto, infatti, negli Allegati II e III vi sono i valori di assorbimento e sequestro di CO2 di numerose specie arboree ed arbustive tra cui diverse presenti anche nel Bosco Bovedo, desunte dalle tabelle fitosociologiche pubblicate da POLDINI (1982, 1989) e da CODOGNO (1977), quali <i>Castanea sativa</i>, <i>Cistus salviifolius</i>, <i>Cornus mas</i>, <i>Cotinus coggygria</i>, <i>Fraxinus ornus</i>, <i>Genista germanica</i>, <i>Hedera helix</i>,</i></p>	<p>Risultando questo non il progetto esecutivo, il calcolo degli assorbimenti è stato fatto con riferimento alle specie più rappresentative, considerando la quantità di piante impattate, demandando alla fase definitiva del tracciato, il computo puntuale della quantificazione.</p> <p>Si conferma inoltre la variabilità dei dati in riferimento a tutte le variabili che possono incidere sull’attività del singolo elemento vegetale, come evidenziato da tutti gli autori nelle bibliografie considerate.</p>

<p><i>Juniperus communis, Pinus nigra, Prunus avium, Quercus petraea, Quercus pubescens e Sorbus domestica. Se fossero state considerate anche queste specie il valore di assorbimento del bosco sarebbe sicuramente più elevato di quello indicato nell'allegato, anche perché come già ribadito il bosco è una struttura complessa costituita da strato arboreo, arbustivo, erbaceo e muscinale (laddove presente).</i></p> <p><i>Inoltre i lavori bibliografici citati nell'allegato sono abbastanza datati e riportano solo nome d'autore e anno di pubblicazione ma non la citazione bibliografica completa.</i></p>	
<p><i>3. In questo contesto, si prevede marginalmente l'assestamento del terreno con relativo inerbimento potenziato con specie erbacee autoctone (fiorume dei prati stabili) mantenendo l'invarianza idraulica dei siti in oggetto. Si rimanda comunque al dettaglio esecutivo delle opere."</i></p> <p><i>È necessario esplicitare, con un elenco dettagliato, con quali essenze erbacee verrà effettuato il così detto inerbimento, in quanto si rischia di introdurre elementi estranei alla componente erbacea autoctona con conseguente inquinamento floristico, e soprattutto indicare dove verrà reperito il fiorume dei prati stabili. Si fa presente che non esistono vivai forestali regionali che lo producono e per quanto riguarda progetti in corso le 25.000 specie messe a dimora sono quelle tipiche dei magredi e delle risorgive friulane e non quelle dei pascoli e prati-pascoli carsici noti con il nome di landa carsica". Non possono essere utilizzate specie estranee al contesto pedoclimatico ed ecologico o che fanno parte di altre serie di vegetazione, perché l'intervento sarebbe sicuramente fallimentare.</i></p> <p><i>Nella relazione si riporta inoltre che per il ridimensionamento dell'altezza della chioma a seguito degli incrementi annuali, si procederà sempre tramite singolo operatore con modalità di tecnica free-climbing, con modalità forestali".</i></p> <p><i>Va osservato che il materiale derivato dal ridimensionamento delle chiome, che verrà effettuato lungo tutto il tracciato dell'ovovia, non sarà probabilmente di piccola entità: serviranno dunque mezzi per asportarlo o macchinari per trattarlo in loco per i quali si renderanno necessarie strade di servizio.</i></p>	<p>Il progetto esecutivo si atterrà puntualmente alle prescrizioni che saranno date in sede di VAS e di VIA, identificando anche le specie presenti e procedendo ad una attenta valutazione delle specie da inserire.</p> <p>Le operazioni di ridimensionamento delle chiome saranno comunque attuate nei periodi di riposo vegetativo, limitando la massa da movimentare. Tutte le operazioni saranno comunque dirette da tecnici abilitati nel settore forestale ed oggetto di verifica da parte del Servizio forestale di riferimento.</p>

<p>4. <i>L'eliminazione degli alberi (non della vegetazione in generale) che possono intralciare il tracciato della cabinovia non è qui calcolato in termini di minore assorbimento di CO₂, in quanto tra le misure previste nel rapporto ambientale vi è la ripiantumazione di nuove essenze arboree in misura doppia a quelle eliminate.</i> Per quanto attiene la ripiantumazione di nuove essenze arboree si ribadisce che è necessario ed indispensabile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>individuare le aree;</i> • <i>capire in quale contesto ci si trova dal punto di vista pedologico, di esposizione ed ecologico;</i> • <i>se in aree seminaturali, individuare la serie dinamica per allocare le essenze secondo il principio della specie giusta al posto giusto;</i> • <i>fornire un elenco dettagliato di specie arboree, arbustive ed erbacee;</i> • <i>individuare i vivai certificati che dovranno fornire il materiale vivaistico, soprattutto per quanto riguarda alberi ed arbusti, per il quale vi sono normative in atto a livello nazionale (D.L. 386 dd. 10.11.2003 Attuazione della Direttiva 1999/105/CEE relativa alla commercializzazione dei materiali forestali di moltiplicazione) e regionale, oltre al Piano di forestazione urbana e extraurbana (novembre 2021, approvato con D.M. n. 493 del 30/11/2021) che fornisce specifiche indicazioni e disposizioni in merito alla reperibilità del materiale vivaistico, alle azioni di collaudo e sostituzione delle fallanze, e al piano di monitoraggio e coltivazione del postime.</i> 	<p>Tutte queste osservazioni hanno un livello di dettaglio superiore allo stato attuale del procedimento e saranno certamente vagliate nel progetto esecutivo.</p>
<p>5. <i>Tuttavia, il ridimensionamento della vegetazione arborea consentirà delle condizioni di maggior soleggiamento nelle parti basali delle parti arboree, che produrranno dei ricacci e polloni con evidente aumento della biomassa. Come indicato dalla bibliografia, il rigoglio vegetativo, che determina gli sviluppi della vegetazione, richiede inevitabilmente una maggiore richiesta di Carbonio e quindi maggiori assorbimenti di CO₂ impiegata nei processi fotosintetici. Anche le coperture erbacee a Sesleria, che caratterizzano il Bosco Bovedo potranno trarre vantaggio da questa situazione, soprattutto nelle parti legate alla presenza dei sentieri di sicurezza sottesi all'impianto che, solo sporadicamente saranno utilizzati per i controlli dell'impianto, e consentiranno la ricostituzione di spazi più aperti e prativi, seriamente compromessi dalla colonizzazione del bosco.</i></p>	<p>La maggior richiesta di CO₂ risulta un fattore positivo per l'ambiente. Le opere di manutenzione delle aree boscate sottese la cabinovia saranno oggetto di una attenta gestione forestale con mantenimento della condizione esistente che risulta comunque derivata dal taglio del bosco attuato nel corso del secondo evento bellico. L'individuazione della migliore gestione forestale per il mantenimento delle specie erbacee e arbustive oltre che arboree caratteristiche dei luoghi sarà contemplata nella fase di progettazione più avanzata (definitivo-esecutivo).</p>

<p><i>La produzione di ricacci e polloni della vegetazione arborea che verrà ridimensionata non è un aspetto positivo in un bosco di alto-fusto e l'effetto del maggiore soleggiamento influirà negativamente sulla componente arbustiva e soprattutto erbacea sottostante in quanto si tratta di specie sciafile (che amano l'ombra) e non di specie eliofile (che amano il sole). La stessa "sesleria", che nel nostro caso è <i>Sesleria autumnalis</i> (è opportuno individuare la specie corretta!), è specie nemorale (di bosco) che predilige le situazioni di minore luminosità, in quanto non la si trova nelle lande carsiche aperte bensì al massimo al margine del bosco o degli arbusteti dove viene ombreggiata dalle loro chiome.</i></p>	
<p><i>6. Pertanto, il raddoppio compensativo degli alberi che possono intralciare il tracciato della cabinovia, non calcolato in termini di minore assorbimento di CO₂, ma solo in termini numerici risultando evidente che con il raddoppio delle quantità, il bilancio risultasse positivo negli assorbimenti, indirizzato all'interno di questi contesti urbani, esprime la centralità di intervenire proprio all'interno di ambiti che maggiormente necessitano di presenze vegetali fissatrici di CO₂".</i></p> <p><i>Non è la quantità degli alberi ripiantumati in altro contesto urbano che fa la differenza, ma la qualità del bosco naturale di alto-fusto che viene compromesso e frammentato con riduzione in superficie, conseguente perdita di biodiversità sia vegetale sia animale (infatti soprattutto la fauna subirà delle ripercussioni non di poco conto a seguito dell'aumento di luminosità e di ulteriori altri disturbi causati dalla costruzione dell'impianto e della sua attività) e interruzione della rete ecologica a scala locale.</i></p> <p><i>Che poi risulti positivo ridurre l'emissione di ossigeno in un certo posto per produrne altrove, dove ne è minore la produzione, è un concetto almeno bizzarro, visto che l'ossigeno prodotto non rientra tra le "cose stanziali" !!</i></p>	<p>L'entità delle superfici interessate dall'opera rispetto all'ampiezza delle aree a bosco risulta non significativa.</p> <p>Gli esempi di adattamento e ricolonizzazione degli elementi biotici attualmente presenti e meglio rispondenti alle condizioni ambientali presenti in sito, a seguito di situazioni di alterazioni significativamente più gravi (vedi ripristino cave) è ben nota ed è insita nella dinamicità delle componenti animali e vegetali.</p> <p>Per quanto riguarda la produzione di ossigeno e la presenza di valori di gas serra associati alle polveri sottili in ambiti urbani che sovente determinano le chiusure del traffico causa il superamento dei valori soglia, si ritiene che l'inserimento di aree verdi in tali contesti non risulti un concetto bizzarro, considerati gli indirizzi e direttive europee riguardo i cambiamenti climatici, recepite dalle finalità del PNRR stesso, e dato atto ormai che in tutto il mondo vengono sfruttate ampie superfici ma anche terrazze e lastrici solari per inserirvi elementi vegetali, vista l'importanza della loro opera nei confronti delle critiche situazioni urbane (inquinamento, ondate di calore, ecc.) e dei cambiamenti climatici in atto.</p> <p>In questo contesto una piantumazione doppia di quella sottratta è sicuramente un elemento determinante.</p>
<p><i>7. Date le limitate dimensioni delle aree oggetto di esbosco, esterne alle aree antropizzate, la loro distribuzione alterna ed interna ad una formazione che presenta una ampia estensione, si ritengono non significativi i citati effetti."</i></p> <p><i>Le dimensioni dell'area oggetto di esbosco saranno "limitate" per chi si occupa di altra materia, ma nel caso di un bosco l'apertura al suo interno di un corridoio largo ca. 20 metri è fonte di grave danno</i></p>	<p>Vi sarà la massima attenzione nel controllo della potenziale penetrazione di specie aliene nelle aree di intervento. Verrà predisposto in fase definitiva-esecutiva un apposito piano per il monitoraggio e contenimento di tali specie. Lo stesso progetto esecutivo, in relazione alle prescrizioni che verranno date dagli enti competenti, limiterà al massimo l'esbosco.</p>

<p><i>ambientale ed ecologico, nonché, come riportato sopra, di riduzione di superficie e interruzione della rete ecologica, oltre ad ingresso di specie alloctone invasive (Ailanthus altissima, Senecio inaequidens) e altre ruderali.</i></p>	
<p><i>Considerazioni sul contenuto dell'Allegato 4 - Importanza del progetto per l'ambiente, la sicurezza e la salute dell'uomo - Revisione 1 Tale documento, pur intitolato "Importanza del Progetto per l'Ambiente, la Sicurezza e la Salute dell'Uomo", non sviluppa nessuna argomentazione relativa all'Ambiente, limitandosi, per questo, a ribadire quanto esposto nell'Allegato 3 circa un risparmio di 3.827 t CO₂/anno come conseguenza della riduzione del traffico veicolare dall'ingresso Nord a seguito della realizzazione della cabinovia. Tale dato è, secondo noi, errato e comunque non giustificato correttamente. Si vedano al riguardo i commenti all'Allegato 3.</i></p>	<p>Il documento in oggetto è stato redatto anche con l'aiuto di ARPA che ha precisato, in sede di conferenza dei servizi dd. 3/7/2023, che il calcolo della CO₂ è stato condotto secondo la Normativa in argomento: "il calcolo dell'impronta di Carbonio secondo la scrivente Agenzia è in linea con la norma tecnica UNI EN ISO 14067:2018. Il valore dell'impronta di carbonio ottenuto risulta pertanto utilizzabile per le valutazioni non tecniche".</p>
<p><i>È comunque indice di poca serietà che tale risparmio complessivo di CO₂ sia stato quantificato come segue nei documenti ufficiali presentati dal Comune:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>-2.551 tCO₂/anno (Rapporto Ambientale del Comune del Novembre 2022 ... pagina 69);</i> <i>-3.246 tCO₂/anno (Allegato 3 del 07.04.2023, in cui si introduce il concetto per noi non accettabile del Carbon Footprint dovuto alla costruzione di automobili);</i> <i>-3.827 tCO₂/anno (Allegato 3 del 14.06.2023, in cui si aggiunge che la cabinovia verrà alimentata con elettricità verde, cosa nuova e non presente nel progetto di fattibilità!).</i> 	<p>I livelli di approfondimento sono diversi. A novembre 2022 il dato riferito non contemplava un calcolo della CFP ma soltanto le minori emissioni dovute alla diminuzione del traffico veicolare. Nella prima versione dell'Allegato 3 si faceva riferimento ad un primo calcolo di CFP successivamente integrato dalle richieste di ARPA (ultima versione del 14/06/2023).</p> <p>Il fatto che la cabinovia venga alimentata da energia verde è una specifica di gara e di fornitura, che non necessariamente deve fare parte del progetto di fattibilità.</p> <p>Il fatto che la cifra complessiva di risparmio di CO₂ sia in aumento durante i successivi livelli di approfondimento è coerente con quanto sempre sostenuto in merito alla scelta di utilizzare dati cautelativi: man mano che diminuisce il margine di incertezza negli approfondimenti, maggiore è la precisione del calcolo che porta a risultati migliorativi proprio in virtù degli assunti iniziali cautelativi.</p>
<p><i>Il nuovo Allegato 4 inizia affermando che "... non vi sono (oltre alla cabinovia) altre soluzioni trasportistiche che possano far diminuire il traffico stradale nella città di Trieste che, per conformazione morfologica, ha un solo ingresso principale dei flussi da Nord". Tale affermazione riferita al traffico stradale nella città di Trieste fa da sola dubitare della attendibilità del documento e della obiettività con cui è stato redatto.</i></p>	<p>La conformazione geografica e stradale di Trieste è oggettivamente quella descritta negli elaborati, e confermata anche dai dati di traffico, quindi l'obiezione non è fondata.</p>
<p><i>Comunque, viene poi precisato che il documento è volto ad evidenziare come, "oltre alle conseguenze</i></p>	<p>Le emissioni sono state opportunamente comparate rispetto alle attuali, sottolineando che il</p>

<p><i>positive di primaria importanza per l'ambiente vi siano anche benefici connessi alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica".</i></p> <p><i>A) Conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente</i></p> <p><i>La realizzazione dell'opera, oltre ad intaccare significativamente un bosco di alto valore ecologico incluso in un'area ZPS per la tutela dell'avifauna, non avrà alcun effetto positivo sull'ambiente in quanto la presunta riduzione delle emissioni di CO2 di - 2.551 tCO/anno) corrisponde:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• allo 0,00077 % delle emissioni italiane, che sono a loro volta lo 0,9 % di quelle mondiali;</i> <i>• allo 0,35 % di quelle totali emesse ogni anno nel Comune di Trieste, e va ricordato che la sola elettrificazione delle banchine del porto viene stimata poter produrre una diminuzione delle emissioni annue della CO2 doppia rispetto a quella della cabinovia.</i> <p><i>Se anche si accetta la seconda revisione del Comune, la riduzione delle emissioni è pari allo 0,52 % delle emissioni annuali nel Comune di Trieste, cioè metà di un centesimo: assolutamente insignificante persino su scala cittadina.</i></p>	<p>progetto opera in uno Scenario di Riferimento in cui il livello delle emissioni sarà di circa il 12% maggiore rispetto a quello attuale (analisi PUMS), a causa degli insediamenti urbanistici previsti (uno fra tutti la riqualificazione del Porto Vecchio). Considerando come base quindi le emissioni totali annue nello stato di fatto (da dati INEMAR), la quota aggiuntiva di emissioni generata nello Scenario di Riferimento a causa degli sviluppi urbanistici in essere risulta pari a circa 35.000 tonnellate di CO2 in più emesse in atmosfera (12% dell'attuale emissione da traffico). Il totale delle emissioni risparmiate dall'intervento di progetto intese come Carbon Footprint (3.827 tonnellate di CO2) consente di assorbire l'11% delle emissioni aggiuntive da traffico veicolare dovute agli scenari urbanistici su tutto il Comune di Trieste.</p> <p>Valutando la quota parte dovuta alle emissioni aggiuntive dello Scenario di Riferimento (12%) alla sola quota emissiva dei veicoli in ingresso Nord (effettivo bacino di utenza del progetto), si ottiene un valore di circa 4.047 tonnellate di CO2 / anno in più, che sono sostanzialmente bilanciate dal risparmio ottenuto dalla Cabinovia di progetto nell'ambito del calcolo della Carbon Footprint (3.827 tonnellate di CO2 / anno in meno).</p>
<p><i>B) Benefici connessi alla salute dell'uomo</i></p> <p><i>Esposizione ad agenti inquinanti</i></p> <p><i>Per quanto attiene ai benefici connessi alla salute, il documento tratta l'esposizione agli Agenti Inquinanti (CO, Nox, PM10, SO2), analizzando la riduzione % delle emissioni (dalle autovetture) rispetto il totale da traffico. Anche in questo caso si parte dai km risparmiati che vengono calcolati in base a parametri che più volte abbiamo contestato (si vedano i commenti per l'Allegato 3 sia nella sua versione del 07.04.2023 ed in quella del 14.06.2023).</i></p> <p><i>Il risultato della loro riduzione, per i quattro inquinanti, si attesta a: -0,64 %, - 0,79 %, -0,81 %, - 3%, cioè a valori inferiori anche in questo caso all' 1 %. Solamente per SO2 si arriva al 3 % ma va ricordato che tale inquinante è prodotto dalla combustione di carbone, gasolio ed altri combustibili pesanti e, in ogni caso, è quello di gran lunga meno prodotto dagli autoveicoli (1,88 t/anno rispetto 1.923, 843, 57 t/anno degli altri tre) tanto che il suo dato per l'intero Comune di Trieste è non disponibile.</i></p> <p><i>Non solo la riduzione dei quattro inquinanti è del tutto insignificante, ma la "Relazione sulla qualità dell'aria in Friuli Venezia Giulia" per il 2021</i></p>	<p>Il fatto che le concentrazioni degli inquinanti in oggetto non siano oltre i limiti consentiti non sminuisce il fatto che si tratta comunque di agenti nocivi per la salute dell'uomo, e che una minore esposizione a tali fattori inquinanti non possa che essere di giovamento per la popolazione.</p> <p>Valutando comunque la quota parte dovuta alle emissioni aggiuntive dello Scenario di Riferimento (12%) alla sola quota emissiva dei veicoli in ingresso Nord, la riduzione veicolare dovuta alla diversione modale da mezzo privato a motore a Cabinovia, nello Scenario di Riferimento, consente di assorbire il 63% degli inquinanti indotti ai veicoli in Ingresso Nord a Trieste dovuti alle trasformazioni urbanistiche nel Comune di Trieste.</p> <p>In accordo al parere dell'Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina, infine, "[...] Una riduzione di suddetti inquinanti, conseguenti alla contrazione del traffico veicolare, potrebbe contribuire alla diminuzione dell'inquinamento atmosferico e, di conseguenza, al miglioramento della salute della popolazione generale."</p>

<p>(https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/aria/pubblicazioni/relazione-sulla-qualita-dellaria-nella-regione-friuli-venezia-giulia-anno-2021/) conferma che “la qualità dell’aria è sostanzialmente buona per la maggior parte degli inquinanti monitorati; sussistono delle criticità per l’ozono e per il benzo[a]pirene limitatamente a zone dove viene utilizzato massivamente legname per il riscaldamento domestico.” Se poi si vanno a vedere sul sito i dati per Trieste relativi ai quattro inquinanti considerati nell’Allegato 4, si può vedere che tutti sono ben al disotto dei limiti di legge. Anche per questo una loro riduzione, peraltro insignificante percentualmente, darebbe un beneficio relativamente ad un problema per la salute dell’uomo che, per fortuna, a Trieste non è correlato al traffico veicolare.</p>	
<p><i>Impatto acustico ed esposizione a campi elettromagnetici</i> L’ Allegato tratta diffusamente tali due argomenti, che non dimostrano una azione volta a produrre un beneficio alla salute dell’uomo, ma semplicemente ad anticipare dei criteri costruttivi della cabinovia, peraltro indicati con insolita definizione, visto che il progetto esecutivo non esiste ancora.</p>	<p>Per quanto riguarda l’esposizione ai campi elettromagnetici e all’impatto acustico, gli accorgimenti tecnici citati mirano ovviamente ad un miglioramento delle condizioni ambientali per la popolazione. Si tratta di accorgimenti tecnologici indipendenti dal livello di progettazione corrente, in quanto facenti parte delle cosiddette “buone pratiche” di progettazione generale e di ricerca delle soluzioni tecnologiche più sostenibili.</p>
<p><i>Accessibilità</i> In questo paragrafo si cita che “la tematica della salute dell’uomo è associata anche al tema dell’accessibilità”. Inoltre “[...] un più agevole accesso all’ambiente costruito, ai servizi ed agli spazi aperti del proprio territorio, costituisca un tassello fondamentale nel percorso di autonomia delle persone con disabilità e con esigenze specifiche come anziani e bambini, consentendo a tutti pari condizioni di fruizione e di partecipazione alla vita sociale, indipendentemente dalle abilità e dalle capacità psicofisiche di ciascuno, in un’ottica di maggiore equità ed inclusività.” Certamente è così, ma poi nell’allegato in questione tale concetto condivisibile viene sviluppato solamente rispetto al fatto che “La tipologia di impianto a fune in esame consente un accesso senza barriere architettoniche a tutte le categorie di utenti (anziani, disabili, carrozzine con bambini, ecc.) dalla struttura di parcheggio del mezzo privato, all’incarozzamento fino alla destinazione finale, agevolando sensibilmente lo spostamento delle categorie di disabili e comunque di tutte le categorie deboli”. A tale riguardo va ricordato che:</p>	<p>Gli utenti scelgono il mezzo di trasporto più congeniale al proprio tragitto Origine/Destinazione, per cui chi è abituato ad utilizzare solo il bus potrà continuare a farlo. La Cabinovia agevola alcuni spostamenti (per esempio da Opicina al centro città) che oggi richiedono tempi maggiori in autobus ed interscambi tra mezzo privato e mezzo pubblico non ottimali. Nel caso della Cabinovia, per esempio, un utente disabile in carrozzina può lasciare il proprio mezzo privato nel parcheggio di interscambio a monte e, con un percorso totalmente privo di barriere architettoniche, può in autonomia raggiungere il centro della città o il Porto Vecchio (il quale, vale la pena ricordarlo, viene completamente ristrutturato in un’ottica di superamento delle barriere architettoniche). Le norme di costruzione di nuove infrastrutture pubbliche prevedono l’assenza di barriere architettoniche e la cabinovia è coerente con queste norme.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • <i>le citate categorie di disabili possono già ora raggiungere il centro cittadino lungo l'asse Nord con mezzi pubblici, in grado di far accedere ed ospitare in sicurezza carrozzine per disabili;</i> • <i>non sarà certamente più agevole per tali persone usare delle cabine che rallentano la corsa nelle stazioni di salita ma che non si fermeranno, come avviene invece per gli autobus;</i> • <i>nel calcolo all'Allegato 1 dei potenziali utenti della cabinovia si conteggiano anche le persone che già raggiungono il centro con mezzi pubblici; il piano di utilizzo della cabinovia prevede dunque di realizzare ad Opicina ed a Bovedo dei punti di interscambio in cui le persone giunte fino ad essi scendano dai mezzi pubblici per prendere la cabinovia e, arrivati all'ultima stazione della nuova infrastruttura, prendano al caso ancora un mezzo pubblico per la destinazione finale. L'uso della cabinovia comporterà dunque, per le persone con disabilità che vogliono raggiungere dall'ingresso Nord una destinazione in centro città, di salire con la carrozzina su un autobus, discendere nella stazione di interscambio, salire sulla cabinovia, scendere dalla cabinovia, salire su un altro autobus. E tutto ciò al posto di una salita e discesa da un autobus pubblico già ora attrezzato per i disabili. Che tutto questo lo si voglia indicare come un vantaggio per la salute pubblica è veramente paradossale.</i> 	
<p><i>Non solo: nel paragrafo sulla accessibilità si cita anche "la causa C-504/16, punto 77" (dato errato perché si tratta della causa C-504/14) nella quale "la Corte Europea ha stabilito che "[...] una piattaforma diretta ad agevolare lo spostamento di disabili può, in linea di principio, essere considerata realizzata per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico connessi alla salute dell'uomo [...]".</i></p> <p><i>Anche se si aggiunge che "vanno pesati in relazione a diverse soluzioni e a diversi interessi contrapposti", il richiamo tende a far intendere che una piattaforma diretta ad agevolare lo spostamento di disabili può, in linea di principio, essere in quanto tale correlata a imperativi motivi di rilevante interesse pubblico per la salute dell'uomo.</i></p> <p><i>Il concetto è temperato da "può" e da "in linea di principio", ma se accettato come definitivo lo si potrebbe applicare a qualunque rampa di accesso ad uffici, ogni bagno per disabili ed altro ancora,</i></p>	<p>La massima della Corte non perde valore generale pur non essendo pertinente all'esempio citato. La fruizione di una rampa per disabili per un singolo hotel privato ha una finalità e un impatto sulla disabilità di portata decisamente diversa da una linea di trasporto pubblico completamente priva di barriere architettoniche. L'accessibilità dei disabili alla cabinovia è decisamente superiore a quella possibile per gli autobus urbani (e ancora di più in relazione al Tram di Opicina), dovuta soprattutto al fatto che è tutto il sistema stazione – Cabinovia completamente accessibile (quindi l'utente può parcheggiare il mezzo proprio ed autonomamente prendere la Cabinovia senza, in generale, assistenza particolare).</p>

<p><i>per sottrarre tali interventi ad ogni altro vincolo di varia natura.</i></p> <p><i>Ed infatti la citata causa, che faceva riferimento ad una piattaforma di accesso al mare situata nei pressi di un hotel (rampa per aiutare i disabili che frequentano lo stabilimento), si è conclusa con il riconoscimento da parte della Corte Europea che “la piattaforma autorizzata nei pressi dell’hotel Messina Mare costituisce parimenti una violazione dell’articolo 6, paragrafo 2, di detta direttiva 92/43.”</i></p> <p><i>Va ricordato infine che la realizzazione di una mobilità senza barriere architettoniche è già prevista per legge e organizzata dai servizi di trasporto pubblico esistenti e non può essere considerata quindi sufficiente a giustificare la deroga al divieto di cui alla LR14/2007.</i></p>	
<p><i>Incidentalità</i></p> <p><i>Valgono i commenti all’Allegato 2. Vale la pena di sottolineare che anche in questo allegato, attraverso ragionamenti modellistici e senza mai fare una analisi né di incertezza né di sensibilità sui parametri e sui dati presi a base dei ragionamenti, si punta a fornire risultati che sembrano di grande momento per la loro entità. Così, a titolo di esempio, si afferma che il costo complessivo sociale evitato (Euro) sugli assi in analisi è pari a ben 1.314.451 Euro. A tale dato si arriva moltiplicando il costo del singolo “incidente con lesioni” pari nel 2010 a 42.219 Euro/ferito per la differenza Incidenti/anno/km tra lo scenario di progetto e quello di riferimento (tabella 2 di pag. 11). Anche in questo caso, si perviene al risultato senza differenziare il costo in rapporto alla gravità delle lesioni (dato probabilmente non disponibile) e calcolando il miglioramento con indicatori statistici basati su sottoinsiemi scelti di dati che presentano talvolta bassi livelli di correlazione.</i></p> <p><i>Oltre a ciò destano perplessità alcune affermazioni che in parti diverse negli allegati sembrano contraddirsi. Ad esempio, nell’Allegato 3, in cui si mettono in risalto i vantaggi sul traffico grazie allo scambio modale prodotto dalla cabinovia, si enfatizza che togliendo alcuni veicoli da archi viari, se ne diminuisce la saturazione e questo va a vantaggio di un miglioramento del regime di circolazione con conseguente aumento della velocità di flusso.</i></p> <p><i>Invece nell’Allegato 4, in cui serve dimostrare supposti benefici sulla sicurezza ed incidentalità, si afferma che “le differenze assolute in termini di velocità tra pre e post progetto non siano così</i></p>	<p>Le affermazioni riguardo le variazioni di velocità sono assolutamente coerenti, in quanto si fa riferimento da una parte alla diminuzione della saturazione e dall’altra ad un modesto aumento della velocità di marcia. Quello che conta non è tanto l’aumento della velocità di marcia (che, come visto, non è considerevole), bensì la fluidità del traffico ed il beneficio sociale dovuto a piccole variazioni di velocità e miglioramento del deflusso per una grande quantità di utenti. In relazione all’incidentalità, si fa riferimento al parere positivo della Direzione Infrastrutture della Regione Friuli-Venezia Giulia che aveva richiesto le integrazioni del caso e sono state favorevolmente recepite.</p>

<p>elevate (valore medio e mediano di circa 2 km/h – boxplot in Figura 5) da valutare come potenzialmente pericolosa la diminuzione della congestione per il rischio stradale a causa della maggiore velocità operativa sugli archi stradali in analisi.”</p>	
<p><i>Considerazioni sul contenuto della Relazione Accompagnatoria</i> <i>Nella Relazione che accompagna i cinque nuovi allegati tecnici, si afferma: “A seguito di tali approfondimenti i 5 allegati tecnici sopraccitati sono stati opportunamente modificati: le nuove versioni sostituiscono sostanzialmente le precedenti e sono allegati al presente documento.”</i></p> <p><i>Poiché le osservazioni del pubblico nell’ambito della procedura di VInCA sono state fatte analizzando i documenti pubblicati nell’Aprile 2023 (5 relazioni firmate Lamanna e datate 07.04.2023) che ora vengono sostituiti sostanzialmente dai nuovi documenti presentati e datati 14.06.2023, si ritiene che debba essere prevista una ulteriore fase di consultazione sulle integrazioni presentate. La mancata possibilità di presentare osservazioni sui nuovi documenti da parte del pubblico può costituire una non osservanza dell’obbligo di partecipazione del pubblico, previsto dal D.lgs 152/2006 (T.U. Ambiente), dalle Linea Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA) e dalla Dgr 1183/2022.</i></p>	<p>Gli elaborati relativi alla VAS e oggetto, in base alla legge, delle osservazioni da parte dei cittadini sono stati correttamente pubblicati nell’ambito del relativo procedimento nel rispetto dell’art 14 comma del D. Lgs 152/06, sul sito Internet dell’Amministrazione comunale: http://www.retecivica.trieste.it/ dal 22 marzo 2023 e messi a disposizione per tale scopo al pubblico. I documenti indicati nella nota del Comitato e del WWF sono stati prodotti in occasione della richiesta di apertura della procedura di VINCA e sono finalizzati a evidenziare la non sussistenza del divieto di realizzazione dell’opera o, in subordine, la necessità di richiesta di deroga a tale divieto. La VINCA è un procedimento di competenza della Regione, che ha dato la corretta pubblicità a tale documentazione sul suo sito nell’ambito del relativo procedimento. E’ di tutta evidenza che Il WWF e il Comitato NOOVOVIA hanno preso visione dei documenti, tant’è vero che le osservazioni consegnate nel corso della conferenza dei servizi cui essi stessi erano presenti e qui controdedotte fanno riferimento proprio a questi documenti.</p>
<p><i>1. Nella Relazione si argomenta che il MIT ... “ha effettuato una selezione di progetti che erano depositati al Ministero per individuare quelli che meglio rispondevano alle caratteristiche richieste dall’Europa nell’ambito del PNRR. Tra questi vi era il progetto di Trieste per la realizzazione di una cabinovia, il risultato del progetto europeo CIVITAS PORTIS. Il progetto evidenziava sin dall’inizio la presenza dell’attraversamento di un sito SIC- ZPS.” Il progetto CIVITAS PORTIS aveva, per la componente relativa a Trieste, una pluralità di obiettivi, tra i quali anche l’analisi per la realizzazione di 4 “escalator/sloped lifts” e di 2 “gondola lifts”. La presenza di una cabinovia da Bovedo all’altipiano è indicata con una linea tratteggiata nella figura 7 di una relazione del progetto ed in una seconda relazione si cita un “preliminary study” che presenta “issues of environmental planning, environmental and landscape constraints” e che “has been assigned to</i></p>	<p>Si conferma che l’evidenza dell’attraversamento della SIC/ZPS è presente nella documentazione inviata al Ministero per la partecipazione al relativo bando ministeriale e precisamente nell’apposito elaborato “Relazione sui vincoli urbanistici ambientali e territoriali”</p>

<p><i>an external expert through a tender process managed by the Trieste Municipality The feasibility study has been completed and used by the Trieste Municipality to participate to a tender for another mobility-related project, financed by the Italian Ministry.”</i></p> <p><i>Per quanto riguarda il Progetto europeo CIVITAS PORTIS non è vero che questo evidenzia sin dall’inizio la presenza dell’attraversamento di un sito SIC-ZPS, nel senso che vi si è una traccia del percorso Bovedo- altipiano ma non si cita esplicitamente il sito SIC-ZPS.</i></p> <p><i>Questo è citato forse, e avrebbe dovuto esserlo, nella successiva richiesta di finanziamento al Ministero, che ha selezionato i progetti da finanziare nell’ambito del PNRR analizzando “preliminarmente ... le istanze”. Poi il Ministero “ha analizzato tutta la documentazione trasmessa in allegato alle istanze” e “tenuto conto delle tempistiche ristrette per la formazione del Piano non si è ritenuto opportuno predisporre schede/relazioni istruttorie per ogni singolo intervento”.</i></p> <p><i>Sarebbe interessante sapere se nella domanda di finanziamento al Ministero si cita il sito SIC-ZPS ed i divieti di cui al DM 17/10/2007.</i></p>	
<p><i>Nella Relazione si citano anche le “schede di autovalutazione dell’obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici per ciascun investimento” relative alla Cabinovia di Trieste (“Transizione energetica e mobilità sostenibile”, Missione 2, Componente 2 ID Inv4.2, “Development of Rapid Mass Transport System”) per dire che “Mentre per alcuni obiettivi il Governo rimanda a una valutazione DNSH successiva e più approfondita, per due obiettivi di fondamentale importanza, si esprime come evidenziato nella seguente tabella ...”, cioè affermando che il criterio DNSH (cioè di non arrecare danno significativo all’ambiente) è assolto relativamente a Climate Change Mitigation e Climate Change Adaptation.</i></p> <p><i>Occorre notare che la tabella e quindi il giudizio non fa riferimento allo specifico progetto della Cabinovia ma complessivamente alla “Transizione energetica e mobilità sostenibile” Missione 2, Componente 2 ID Inv4.2, “Development of Rapid Mass Transport System” in quanto “tenuto conto delle tempistiche ristrette per la formazione del Piano non si è ritenuto opportuno predisporre schede/relazioni istruttorie per ogni singolo intervento.”</i></p>	<p>Il documento ministeriale di autovalutazione fa riferimento proprio ai progetti presentati</p>

<p><i>Nella Relazione Accompagnatoria si aggiunge che "Inoltre, il progetto è stato inserito dal governo italiano nell'ambito dei progetti di Regime 1 che nel contesto del DNSH viene così definito: "Regime 1 - L'investimento contribuirà sostanzialmente al raggiungimento dell'obiettivo della mitigazione dei cambiamenti climatici". Inoltre, è stato inserito tra gli interventi che i decreti ministeriali collocano nel "fondo opere indifferibili".</i></p> <p><i>"È quindi la valutazione del Governo stesso che rende evidente la primaria importanza per l'ambiente del progetto."</i></p> <p><i>Non crediamo, per come si è svolta la selezione dei progetti da parte ministeriale viste appunto le tempistiche ristrette, che la conclusione sopra citata sia tale da permettere di non valutare più concretamente quelle che saranno le riduzioni delle emissioni di CO2 prodotte dalla cabinovia, il loro reale contributo al Climate Change Mitigation, e la primaria importanza per l'ambiente del progetto, come richiede la procedura per andare in deroga al DM 17/10/2007.</i></p>	<p>Non si ritiene di poter affermare che il Ministero sia stato superficiale nella selezione dei progetti. E' lo stesso Ministero che precisa in una nota ufficiale (Nota del 3/02/2023 RUI 953/2023) che: "In dettaglio, per l'individuazione degli interventi da ammettere a finanziamento nell'ambito del PNRR si sono preliminarmente analizzate le istanze, al fine di verificarne l'ammissibilità, utilizzando i criteri di esclusione di seguito elencati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Insufficiente qualità e completezza del progetto di fattibilità tecnica ed economica; - Mancata "robustezza" dell'analisi trasportistica; - Mancata rispondenza dell'intervento alle previsioni di domanda (errata scelta di sistema). <p>Tra gli interventi individuati a seguito delle precedenti esclusioni, si è ritenuto di dare priorità agli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture o estensioni di infrastrutture esistenti; tali interventi, infatti, oltre a produrre i benefici ambientali, avrebbero potuto contribuire al superamento del gap infrastrutturale che il settore del TRM in Italia ha rispetto al resto d'Europa. Tra questi ultimi, sono stati poi estrapolati gli interventi rispondenti alle tempistiche previste dal PNRR.</p> <p>Resta inteso che questo ufficio, nell'ambito delle valutazioni di merito relative all'inserimento degli interventi nel piano di riparto, ha analizzato tutta la documentazione trasmessa in allegato alle istanze per verificare la validità degli stessi."</p>
<p><i>2. La Relazione afferma poi che "Il progetto in argomento contribuisce a una riduzione sensibile di CO2, pari a quella che si potrebbe ottenere con molte decine di ettari di bosco."</i></p> <p><i>Non è chiaro perché il raffronto venga fatto con "molte decine di ettari di bosco", in quanto le emissioni di CO2 possono essere ridotte con una pluralità di interventi. Il Comune, nel suo programma PAESC, enumera ben 42 azioni programmate per la Mitigazione dei Cambiamenti Climatici e solo una riguarda la "piantumazione di alberature e aree verdi" con un contributo di riduzione di 146 t CO2 rispetto il totale di riduzione di 367.277 al 2030. A titolo di esempio comparativo, si ricorda inoltre che, per quanto riguarda l'elettrificazione della banchine del porto, nel PAES si afferma che "si prevede di ridurre circa 13.000 t CO2 emesse direttamente in area portuale all'anno, in favore di emissioni prodotte a terra con metodi a minor emissione o al meglio, tramite fonti energetiche rinnovabili".</i></p>	<p>L'utilizzo dell'esempio del bosco in termini di riduzione di CO2 è stato fatto perché la cabinovia ha il suo impatto proprio sul Bosco Bovedo e il riferimento è utile a dare l'idea ai non addetti ai lavori della quantità di impatto positivo in termini di emissioni di CO2.</p>

<p>3. Per quanto riguarda la percentuale di CO2 evitata grazie alla cabinovia, si afferma che “Non si ritiene corretto confrontare tale valore con la totalità delle emissioni dovute a tutti i veicoli circolanti nella rete in esame, in quanto il progetto della Cabinovia mira a intercettare una quota parte (Ingresso Nord) dei veicoli (destinati a specifiche zone del centro di Trieste ed al Porto Vecchio) e non va riferito ad altre linee di desiderio di mobilità che non interessano direttamente l’area della Cabinovia. La quantità di CO2 risparmiata corrisponde alla riduzione di circa l’8% delle emissioni totali in Ingresso Nord da Trieste, intercettando il 20% circa dei veicoli privati.”</p> <p>Il fatto di riferire la percentuale di riduzione della CO2 a quella emessa dai soli veicoli privati intercettati nell’Ingresso Nord è una opinione che può essere contrapposta ad altre, tanto più che nel criterio Climate Change Mitigation riferito come assoluto complessivamente per l’asse di intervento in cui il progetto della cabinovia è inserito, si cita “The goal of this measure is to shift about 10% of total demand of road passengers transport by car by 2026 in affected urban areas strengthening infrastructure and vehicles.” Per cui il raggiungimento dell’obiettivo va riferito allo spostamento modale del 10% della domanda totale di trasporto passeggeri su strada in aree urbane e non ad un sottoinsieme di strade, altrimenti l’inserimento di un trasporto pubblico a servizio di tre strade interdette al traffico si potrebbe configurare come una riduzione del 100 % dell’uso del mezzo privato nell’area considerata.</p>	<p>Il confronto percentuale è stato ragionevolmente condotto sul bacino di utenza degli utenti della Cabinovia che è appunto la componente di ingresso nord a Trieste. Lo spostamento della domanda veicolare da mezzo privato a pubblico si riferisce appunto a “affected urban areas”, dove l’area in esame è stata accuratamente definita negli elaborati (come peraltro richiesto in sede di integrazione). In assenza del confronto con un bacino di utenza definito ognuno potrebbe quindi confrontare i benefici con le emissioni totali nazionali e mondiali, cosa che non ha molto senso visto che il progetto mira a sollevare dal traffico una particolare zona definita.</p>
<p>4. Il progetto afferma di ridurre di circa l’8% le emissioni totali in Ingresso Nord ed il valore di 3.827 t CO2/anno (che corregge il valore di 2.551 dichiarato nella prima versione dei documenti presentati dal Comune ed i 3.246 stimati poi nell’Allegato 3 di Lamanna del 07.04.2023) corrisponde, in base a dati ARPA FVG, solamente all’ 1.31 % rispetto le emissioni da autoveicoli nel Comune di Trieste.</p> <p>Tale riduzione non sembra in linea con l’obiettivo del PNRR in cui il raggiungimento di un significativo impatto viene legato alla riduzione del 10% di spostamento del traffico veicolare e delle conseguenti emissioni.</p>	<p>Le emissioni sono state opportunamente comparate rispetto alle attuali, sottolineando che il progetto opera in uno Scenario di Riferimento in cui il livello delle emissioni sarà di circa il 12% maggiore rispetto a quello attuale (analisi PUMS), a causa degli insediamenti urbanistici previsti (uno fra tutti la riqualificazione del Porto Vecchio). Considerando come base quindi le emissioni totali annue nello stato di fatto (da dati INEMAR), la quota aggiuntiva di emissioni generata nello Scenario di Riferimento a causa degli sviluppi urbanistici in essere risulta pari a circa 35.000 tonnellate di CO2 in più emesse in atmosfera (12% dell’attuale emissione da traffico). Il totale delle emissioni risparmiate dall’intervento di progetto intese come Carbon Footprint (3.827 tonnellate di CO2) consente di assorbire l’11% delle emissioni</p>

	<p>aggiuntive da traffico veicolare dovute agli scenari urbanistici su tutto il Comune di Trieste.</p> <p>Valutando la quota parte dovuta alle emissioni aggiuntive dello Scenario di Riferimento (12%) alla sola quota emissiva dei veicoli in ingresso Nord (effettivo bacino di utenza del progetto), si ottiene un valore di circa 4.047 tonnellate di CO₂ / anno in più, che sono sostanzialmente bilanciate dal risparmio ottenuto dalla Cabinovia di progetto nell'ambito del calcolo della Carbon Footprint (3.827 tonnellate di CO₂ / anno in meno).</p>
<p><i>5. Si aggiunge inoltre che "E tale riduzione di CO₂ si ripropone in ogni anno di esercizio della cabinovia." Anche tale affermazione non è corretta, considerando che il periodo di funzionamento della cabinovia è stimabile in almeno 40 anni e le emissioni di CO₂ da ogni autoveicolo, già ora in diminuzione, sono destinate ad un drastico calo a seguito della adozione di normative europee assai stringenti che prevedono nel 2030 una riduzione del 37,5 % nei nuovi veicoli rispetto ai limiti nel 2021 (95g CO₂/km) e di ridurre del 55% le emissioni di tutti i veicoli in circolazione entro il 2035, dopo cioè appena 10 anni dall'avvio della infrastruttura.</i></p>	<p>Si fa riferimento al paragrafo 2.2.1.6 dell'Allegato 3 dove si riporta un documento ISPRA di aprile 2023 che testimonia come "[...] al 2030, nello scenario di riferimento, la composizione percentuale delle emissioni di gas serra per il settore dei trasporti, sostanzialmente non cambia molto rispetto al 2020. Il trasporto su strada rimane la fonte prevalente con un peso percentuale pari a circa il 90.4%, seguito dalla navigazione nazionale (5.9%) e dal trasporto aereo (3.1%). Al 2050, aumenta ulteriormente il trasporto su strada fino al 92.4% che continua a rimanere preponderante, in termini emissivi, rispetto alle altre modalità. Al 2030, come negli anni storici, la categoria che pesa maggiormente sul totale delle emissioni di CO₂ del trasporto su strada è quella delle autovetture con un peso pari a circa il 67% al 2030 seguita dalla categoria dei veicoli merci, pesanti e leggeri, con una quota percentuale pari rispettivamente a circa il 21% e 6%. [...]"</p> <p>Tutto ciò premesso, si ritiene che viste le condizioni congiunturali del ritardo nel ricambio del parco veicolare il risparmio di CO₂ possa essere ragionevolmente considerato per anno tipo sui 40 anni di vita utile dell'infrastruttura di progetto.</p>
<p><i>6. Si aggiunge che "come evidenziato nell'Allegato 5 ... qualora il traffico stimato dovesse essere superiore di appena il 10% di quello previsto (possibilità tutt'altro che remota stante le previsioni di sviluppo del turismo in città e del Porto Vecchio), le riduzioni di CO₂ virtuosamente legate alla presenza della cabinovia aumenterebbero di quasi il 50%, considerata la scarsa riserva di capacità delle strade coinvolte. Non è difficile quindi ipotizzare che, anche con modeste variazioni in aumento del traffico previsto, si arrivino a benefici che superino le 6.000 tonnellate annue di riduzione di CO₂." Questa proiezione, che si valuta addirittura</i></p>	<p>Il 12% di quota aggiuntiva fa riferimento alla quota di spostamenti stimata nello Scenario di Riferimento (fonte PUMS) a seguito della realizzazione di tutti gli interventi pianificatori ed urbanistici previsti nel Comune di Trieste, incluso il Porto Vecchio. Tale quota è il valore base riferito alle stime di domanda inserite nel modello utilizzato per il calcolo degli indicatori trasportistici. I valori citati nell'allegato 5 fanno riferimento ad un 10% ulteriore rispetto alla domanda prevista nello Scenario di Riferimento; in questo caso i benefici aumenterebbero in modo non lineare come spiegato appunto nell'allegato 5.</p>

<p><i>in 6.000 t CO2/anno, non trova riscontro nel citato Allegato 5.</i></p> <p><i>Anzi, nell'Allegato 4 in cui si valutano tutte le emissioni dagli autoveicoli, si dice che "Il Progetto opera in uno scenario di riferimento (non considerato nelle emissioni INEMAR 2019) che vede il progetto agire su un assetto urbanistico completamente differente rispetto all'attuale; uno scenario di mobilità in cui sono presenti, oltre al progetto della Cabinovia, tutti gli interventi urbanistici previsti e finanziati, uno su tutti la riqualificazione del Porto Vecchio. Quest'ultimo intervento prevede la generazione/attrazione di circa 20.000 spostamenti al giorno che, se non supportati da azioni di mitigazione dell'uso del veicolo privato, possono generare ulteriori contributi inquinanti considerevoli. Tali emissioni aggiuntive sono state stimate in circa il 12% in più rispetto alle emissioni attuali (da modello PUMS)." Non si comprende come mai le emissioni aggiuntive sono qui stimate in +12%, mentre per quelle di CO2 si ipotizza nella precedente frase sopra riportata un incremento del 50% e poi addirittura prossimo al 100%. Per quanto riguarda la riduzione dell'incidentalità ed i suoi effetti, i commenti sono riportati nella parte che riguarda l'Allegato 2.</i></p>	
<p><i>7. Nella Relazione si ricorda che "nella causa C-504/16, punto 77, la Corte Europea ha stabilito che «[...] una piattaforma diretta ad agevolare lo spostamento di disabili può, in linea di principio, essere considerata realizzata per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico connessi alla salute dell'uomo [...]». E' evidente che vanno pesati in relazione a diverse soluzioni e a diversi interessi contrapposti che andranno opportunamente valutati, ma che non scalfiscono il principio sancito dalla Corte che trova piena applicazione nella valutazione della deroga."</i></p> <p><i>La sentenza della Corte Europea causa C504/14, citata nella Relazione del Comune riguarda un ricorso per inadempimento della Commissione Europea del 2014 contro lo Stato greco.</i></p> <p><i>«Inadempimento di uno Stato — Ambiente — Tutela della natura — Direttiva 92/43/CEE — Articolo 6, paragrafi 2 e 3, e articolo 12, paragrafo 1, lettere b) e d) — Fauna e flora selvatiche — Conservazione degli habitat naturali — Tartaruga marina Caretta caretta — Tutela delle tartarughe di mare nella baia di Kyparissia — Sito di importanza</i></p>	<p>La questione relativa alla massima della Corte è stata commentata nei precedenti paragrafi. Tutto il resto, comprese eventuali compensazioni o ulteriori prescrizioni cui attenersi, è oggetto della Valutazione di Incidenza, procedimento che è ancora tutto da affrontare.</p>

comunitaria “Dune di Kyparissia” — Tutela delle specie».

La Corte riconosce allo Stato greco un inadempimento all'articolo 6, paragrafo 2, della Direttiva 92/43/CEE per alcuni fatti quali: autorizzazioni e realizzazione di progetti di sviluppo immobiliare, realizzazione di strade, campeggio libero, attività rumorose sulla spiaggia, installazioni sulla spiaggia, illuminazione, attività agricole, pesca, ecc. riconoscendo i conseguenti danni agli habitat dunali, a siti di riproduzione della specie prioritaria *Caretta caretta* in un Sito Natura 2000. In particolare, il riferimento riportato dal Comune riguarda il giudizio relativo alla costruzione di una piattaforma situata nei pressi di un hotel (rampa per aiutare i disabili che frequentano lo stabilimento). Nella Sentenza si legge ai punti 77 e 78: “... 77. La Commissione (Europea) non contesta la finalità di quest'ultima piattaforma. Orbene, se una piattaforma diretta ad agevolare lo spostamento di disabili può, in linea di principio, essere considerata realizzata per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico connessi alla salute dell'uomo, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4, della Direttiva 92/43/CEE, una siffatta giustificazione presuppone segnatamente un'analisi dell'esistenza di altre soluzioni meno pregiudizievoli nonché un contemperamento degli interessi contrapposti, fondati su un esame, in virtù dell'articolo 6, paragrafo 3, di detta Direttiva, delle incidenze sugli obiettivi di conservazione del sito protetto (si veda, in tal senso, la sentenza del 14 gennaio 2016, *GrüneLiga Sachsen e a., C-399/14, EU:C:2016:10, punto 57 e la giurisprudenza ivi citata*). In assenza di qualsiasi spiegazione da parte della Repubblica ellenica a tal proposito, occorre considerare che la piattaforma autorizzata nei pressi dell'hotel *Messina Mare* costituisce parimenti una violazione dell'articolo 6, paragrafo 2, di detta direttiva. 78. Occorre pertanto constatare che la Repubblica ellenica, non avendo adottato le misure necessarie per ridurre, nell'ambito della zona di Kyparissia, la presenza di attrezzature e di diverse installazioni sulle spiagge in cui si riproducono le tartarughe marine *Caretta caretta* e avendo autorizzato la costruzione di una piattaforma nei pressi dell'hotel *Messina Mare*, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 92/43.”

La sentenza esprime inoltre anche un'inadempienza dello Stato greco rispetto all'articolo 6, paragrafo 3, della Direttiva 92/43/CEE, relativo alla valutazione

<p><i>di incidenza per i progetti in questione e dell'articolo 12, paragrafo 1, lettere b) e d), della Direttiva 92/43/CEE non avendo adottato un quadro legislativo e regolamentare completo, coerente e rigoroso diretto alla tutela della tartaruga marina Caretta caretta nel Sito Natura 2000.</i></p> <p><i>Il riferimento alla frase riportata nella Relazione Accompagnatoria sembra particolarmente forzato sia per le tipologie e le situazioni di infrastrutture paragonate non confrontabili, sia al fine di considerare la realizzazione di una cabinovia a servizio anche di persone con difficoltà motoria, un motivo imperativo di rilevante interesse pubblico relativo alla salute umana.</i></p> <p><i>Tanto più che la realizzazione di una mobilità senza barriere architettoniche è già prevista per legge e organizzata dai servizi esistenti, e non può essere considerata quindi sufficiente a giustificare la deroga al divieto di cui alla LR14/2007.</i></p>	
<p><i>8. Si afferma poi che: "Per quanto evidenziato si può affermare che il progetto trova fondamento in ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica, in coerenza peraltro con le conclusioni dello studio scientifico effettuato dall'Università di Trieste e parte integrante dei documenti di VAS che afferma: "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".</i></p> <p><i>Un più corretto riferimento dovrebbe includere per intero la frase citata e precisamente: "In base ai risultati presentati nell'elaborato predisposto dal Comune di Trieste (Lamanna 2022) in merito alla ricaduta stimata sull'area vasta derivante della realizzazione del progetto su aspetti connessi alla tutela della salute umana, a seguito della riduzione indicata dallo studio sopra citato sia di inquinanti immessi in atmosfera sia di incidenti sulle vie di ingresso alla 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." La frase in questione è stata inclusa nello studio commissionato a tre professori dell'Università di Trieste (un Ecologo Vegetale, un Ecologo Animale ed una Ecotossicologa) non quale un loro risultato ma citando pari pari e senza analisi le conclusioni presentate dal Comune di Trieste (Lamanna 2022).</i></p>	<p>E' evidente che il parere universitario si basa sugli studi prodotti e quegli studi ha analizzato. E proprio su tali studi ha riportato le proprie conclusioni. Il documento universitario è peraltro integralmente riportato nella documentazione relativa alla VAS e a disposizione di tutti.</p>

<p><i>Non è quindi un parere terzo, che non avrebbe potuto essere indipendentemente affermato, vista le competenze specifiche degli esecutori dello studio.</i></p>	
<p><i>Considerando tutte le argomentazioni sopra illustrate relativamente agli elaborati presentati dal Comune in data 07.04.2023 e 14.06.2023 per la procedura di VAS – VInCA della variante n.12 al PRGC “Accesso NORD: mobilità sistemica e turistica”, si ritiene che non sussistano motivazioni connesse alla salute dell’uomo e alla sicurezza pubblica o conseguenze di primaria importanza per l’ambiente sufficienti a poter accordare la deroga, prevista dall’art.1 co.3 del DM 184/2007 e dall’art.5 della LR 14/2007, per la realizzazione del progetto di un impianto a fune ricadente in una Zona di Protezione Speciale. Considerando tutte le argomentazioni sopra illustrate relativamente agli elaborati presentati dal Comune in data 07.04.2023 e 14.06.2023 per la procedura di VAS – VInCA della variante n.12 al PRGC “Accesso NORD: mobilità sistemica e turistica”, si ritiene che non sussistano motivazioni connesse alla salute dell’uomo e alla sicurezza pubblica o conseguenze di primaria importanza per l’ambiente sufficienti a poter accordare la deroga, prevista dall’art.1 co.3 del DM 184/2007 e dall’art.5 della LR 14/2007, per la realizzazione del progetto di un impianto a fune ricadente in una Zona di Protezione Speciale.</i></p>	<p>Le conclusioni tratte dal comitato si basano su premesse e valutazioni ampiamente controdedotte. Le conclusioni delle analisi del comune di Trieste si basano invece su analisi e studi di professionisti esperti nelle varie materie trattate.</p>