

Al Ministro della Cultura

Dario Franceschini

**Alla Soprintendente per l'archeologia, le belle arti e il paesaggio del
Friuli Venezia Giulia**

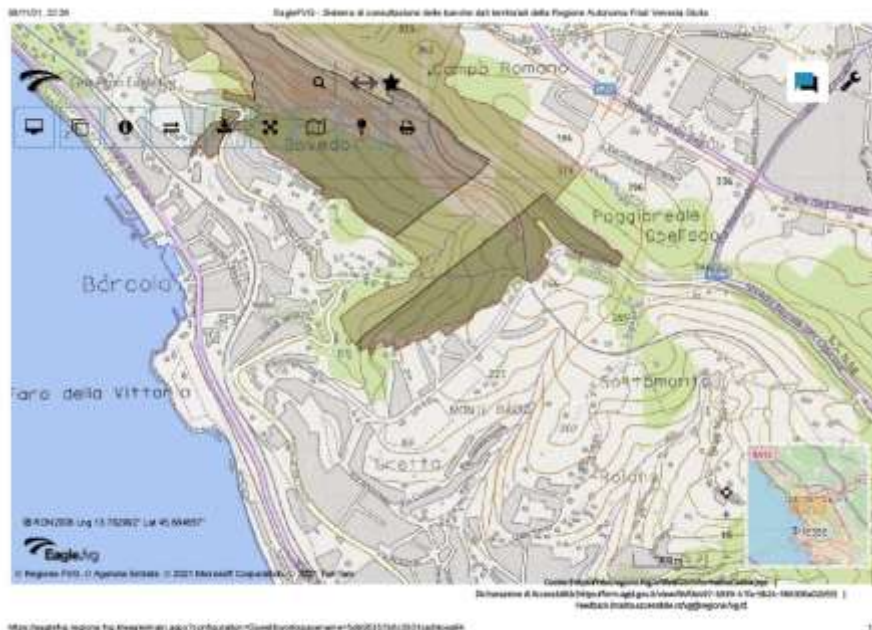
Simonetta Bonomi

La Sezione di Trieste di Italia Nostra - Associazione nazionale per la tutela del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione - rivolge un **appello** al Ministro e Alla Soprintendente per l'archeologia, le belle arti e il paesaggio del Friuli Venezia Giulia al fine di rivedere la decisione di realizzare una cabinovia prevista dal Comune di Trieste per il collegamento tra il sito storico del Porto Vecchio e la località Campo Romano di Opicina sul Carso, a circa quattrocento metri s.l.m., progetto per il quale il predetto Comune ha ottenuto un finanziamento di 48 milioni di euro nell'ambito dei fondi previsti dal PNRR Italia per lo sviluppo della mobilità sostenibile e dei trasporti rapidi di massa. **Necessaria una proposta alternativa per il potenziamento di altre modalità di trasporto collettivo.**

La scrivente Associazione ritiene che tale infrastruttura presenti gravi criticità ambientali e paesaggistiche, cui si aggiungono altri problemi che non sembrano sufficientemente valutati: reale utilità, sicurezza, opportunità e economicità.

CRITICITA' AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE

Le criticità ambientali e paesaggistiche della cabinovia sono determinate principalmente dalla costruzione della linea, dei piloni di sostegno, delle quattro stazioni e dei parcheggi annessi, in aree tutelate in base al codice dei beni culturali e del paesaggio e in aree protette in base alla Rete Natura 2000 (ZSC/SIC - Siti di Importanza Comunitaria/Zone Speciali di Conservazione e ZPS - Zone di Protezione Speciale).



A tal proposito si ricorda che, in base al regolamento che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza e disciplina i PNRR, gli investimenti finanziati devono rispettare il principio di «**non arrecare un danno significativo**» all'ambiente e, in particolare, essi non devono nuocere “allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelli di interesse per l'Unione” (art. 17 del regolamento UE 2020/852).

La cabinovia consta di due tratte:

- la prima orizzontale al livello del mare di circa 2 km che collega il Porto Vecchio alla località Bovedo,
- la seconda in pendenza che dal Bovedo sale alla località Campo Romano. Complessivamente è prevista la costruzione di **39 piloni** di altezza variabile (il più alto arriva a 21 metri), di quattro **stazioni** le prime due in Porto Vecchio, la terza nell'area del Bovedo e la quarta in un'altra area boscata di Opicina, attrezzata con un ampio parcheggio per 820 posti auto

Le criticità ambientali della tratta all'interno del *Porto Vecchio* sono evidenti.

Il Porto vecchio di Trieste – distretto storico portuale monumentale

Il Porto Vecchio di Trieste è un sito storico portuale della seconda metà '800, eccezionale per la sua unicità in Italia; è tutelato e conservato con particolare attenzione ed è noto e studiato anche in Europa e nel mondo per il suo alto valore culturale.

A partire dal 2001, i vincoli di tutela diretta e indiretta lo hanno preservato da pericolose deformazioni; i vincoli di tutela diretta si riferiscono ai grandi magazzini storici e agli altri edifici storici, mentre i vincoli indiretti si riferiscono a tutto il complesso storico urbanistico.



L'inserimento in un'area di altissimo pregio storico e paesaggistico di un'infrastruttura che prevede l'edificazione di stazioni e piloni e un passaggio continuo di cabine, appare del tutto incompatibile con i criteri di tutela dei beni culturali e paesaggistici che devono presiedere alla valutazione di compatibilità ambientale degli interventi: ciò è stato ben capito non solo coloro che lo studiano e lo conoscono bene, ma anche da cittadini di Trieste che stanno esprimendo in varie sedi e attraverso petizioni popolari la loro totale contrarietà.

L'inserimento di tralicci o piloni, di cavi e il frequentissimo transito di cabine altererebbe il panorama del Porto vecchio e l'immagine degli edifici storici, dato che produrrebbero un inevitabile impatto deformante dell'ambiente portuale ottocentesco, unico e particolare; anche le prospettive dal Porto Vecchio verso il golfo o verso monte verrebbero rovinare da simili strutture.

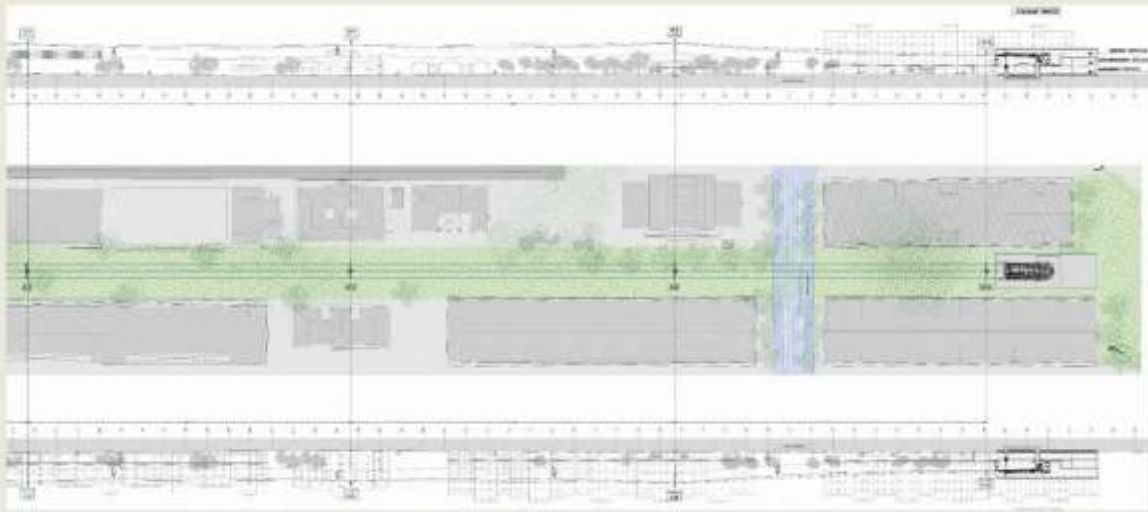
L'edificazione nel Porto Vecchio di due stazioni di notevole impatto paesaggistico, cioè le stazioni di Trieste e di Porto Vecchio, produrrebbe un danno gravissimo all'immagine del sito storico e ai coni prospettici dell'asse viario principale causato dalla occupazione da parte delle due stazioni di quasi l'intero sedime stradale in corrispondenza dell'inizio e della fine dell'asse viario: in particolare ne verrebbe occlusa la visuale che si gode dall'ampia via in questione, da una parte verso edifici di pregio architettonico delle Rive e verso il castello di S. Giusto, e dall'altra verso il monumentale Faro della Vittoria sul pendio della costa.

Inoltre il tracciato della cabinovia in Porto Vecchio, date le necessarie fasce di sicurezza sottostanti all'impianto e le fasce di rispetto, impedirebbe sia la fruibilità pedonale sia lo sviluppo di qualsiasi modalità di trasporto sotto l'intero percorso della cabinovia, nemmeno per esigenze commerciali; sarebbe impedita anche la realizzazione di eventuali iniziative espositive.

La **prima stazione di Trieste, in Porto Vecchio**, sita nel progetto tra i magazzini 1A e 2 (vincolati) del Porto Vecchio, occuperebbe quasi tutto il sedime stradale e arriverebbe quasi al 4° piano dei magazzini dato che l'edificio è previsto alto 10 metri, lungo 40 metri e largo 15 metri (6000 mc).

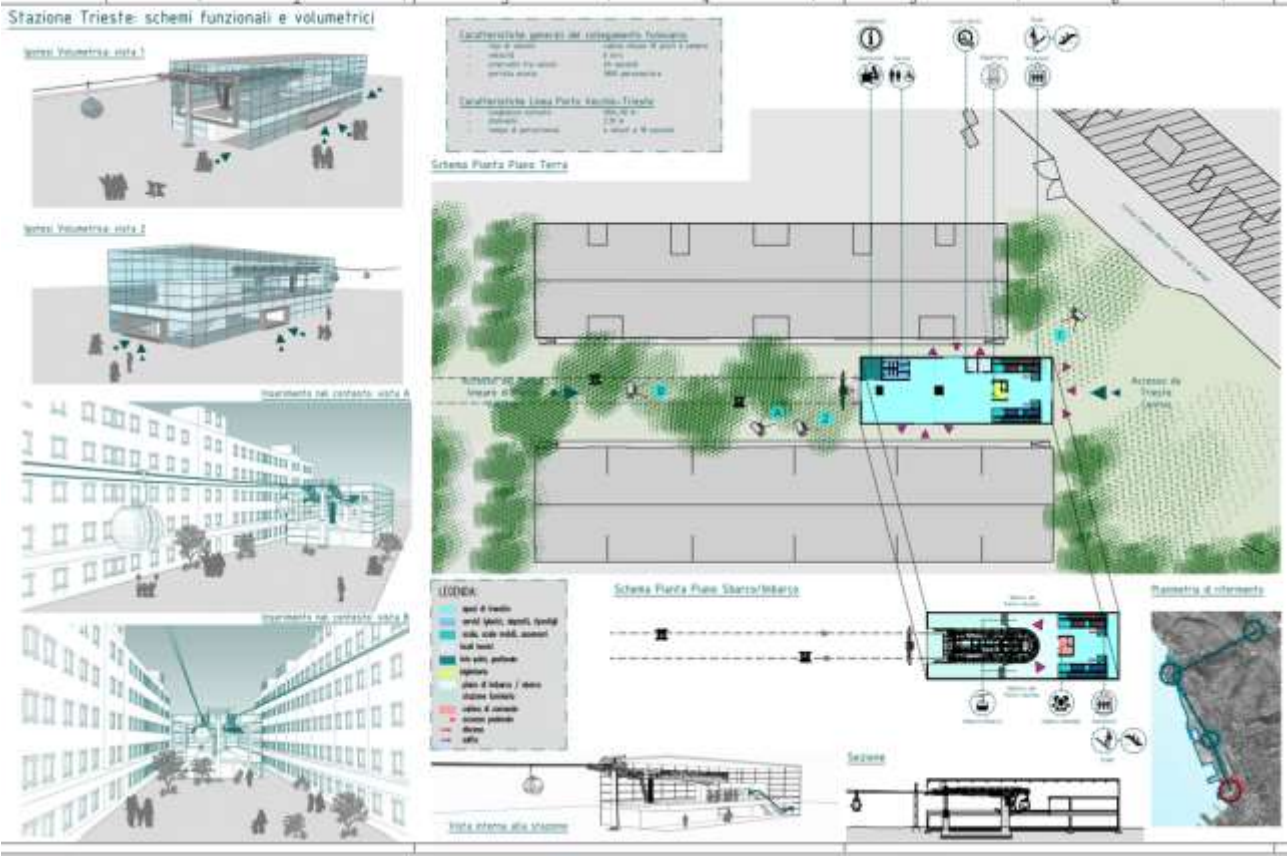


TRATTA «PORTO VECCHIO - TRIESTE»



#MobilityWeek

5. LA LINEA FUNIVIARIA



Quindi la nuova struttura costituirebbe un elemento del tutto incongruente rispetto ai magazzini storici, una notevole alterazione dell'ambiente ottocentesco e interromperebbe la visuale prospettica dall'ingresso del Porto Vecchio, in violazione delle prescrizioni generali dei provvedimenti di tutela dei beni culturali che **impongono la tutela del sito e il mantenimento degli assi viari esistenti e che formano particolari coni prospettici visivi verso gli immobili (tutelati con vincolo diretto) e da cui deriva il divieto di alterazione con nuove edificazioni.**



La **seconda stazione in Porto Vecchio** è prevista di dimensioni simili ed è sita in stretta adiacenza con i magazzini 18 e 19 sottoposti a tutela diretta (in corrispondenza del magazzino 20). La stretta vicinanza di un corpo estraneo (distanza di 1 o 2 metri) con gli edifici tutelati comporta un'altra alterazione dell'ambiente e della percezione visiva dei beni storico-architettonici, in totale spregio dei provvedimenti di tutela. Inoltre, per la visuale prospettica valgono le stesse considerazioni della stazione Trieste.







L'itinerario proposto non fornisce possibilità di scambio razionale con gli altri servizi urbani/suburbani nè al molo IV nè a Campo Romano. La tratta Barcola-Molo IV non consentirebbe una penetrazione verso il centro, cosa che invece sarebbe possibile con una tranvia moderna da integrare con le linee bus esistenti e/o in sostituzione parziale delle stesse, favorendo la lotta all'inquinamento, con la trazione elettrica.

Altri punto da evidenziare sono quelli sulla sicurezza (e ce ne sarebbero tantissimi) e dell'accesso ai portatori di disabilità, ma anche nel solo caso di un fermo, come si potranno far scendere i passeggeri che sorvolano le case o linee elettriche ecc.?

Altrettanto evidenti sono le criticità ambientali nella tratta successiva Bovedo-Campo Romano, lungo il versante dell'altopiano carsico.

Il Percorso da Barcola Bovedo a Opicina – incompatibilità ambientali

Dopo il Porto Vecchio, il percorso della cabinovia con piloni e stazioni, dal parcheggio di Barcola Bovedo a Opicina, passerebbe lungo il versante dell'altopiano carsico, inizialmente sopra aree densamente edificate (Barcola, strada del Friuli, Barcola in monte, Gretta, Bovedo, via Bonomea, monte Radio, ecc.) e determinerebbe, oltre all'impatto ambientale, la violazione della privacy dei residenti negli edifici in prossimità del tracciato. Inoltre l'impianto della funivia con il passaggio delle telecabine a pochi metri dal Faro della Vittoria, edificio storico di inestimabile valore, produrrebbe un inquinamento paesaggistico tale da deformare tutto il panorama complessivo.

Superato il tratto edificato il progetto prevede che la cabinovia passi attraverso vaste aree boscate tutelate, il bosco Bovedo, zona a monte del Faro della Vittoria, il bosco Triestinico, i boschi Burgstaller-Bidischini e Bertoloni che si estendono sul crinale carsico fino a Campo Romano di Opicina; la nostra Associazione ritiene che in queste aree la cabinovia avrebbe un **pesante impatto ambientale e paesaggistico deformando ambienti naturali protetti e caratterizzati da esemplari di flora e di fauna tipici di queste zone** (ben descritti negli studi botanici dell'Università di Trieste).

Il **bosco Bovedo**, lungo la dorsale dell'altopiano carsico verso mare, è costituito da un bosco misto di roverelle e da ampie radure con una flora di pregio ed è tutelato come **“zona di protezione speciale” (Zps)**. Altrettanto dicasi per i successivi boschi Burgstaller- Bidischini e Bertoloni.





Con la costruzione di piloni, di parcheggi e della stazione di Opicina, è prevista la distruzione, in queste aree verdi protette, di circa 5 ettari bosco pregiato di elevato valore paesaggistico, a causa del disboscamento necessario e delle successive fasce di esbosco (asporto della vegetazione tagliata). La fascia minima di esbosco è di 14,3 metri, pertanto nella sola tratta Bovedo-Opicina (lunga circa 1800 metri e in gran parte boscata) è prevedibile un esbosco pari a circa 2,5 ettari. Sarebbe compromessa anche l'avifauna, come evidenziato anche nello studio di prefattibilità ambientale.



La stazione di Opicina, a Campo romano, altra edificazione in area boscata, è costituita da due corpi con una altezza di 10 metri e una base di 22,5 metri per 30 metri. L'edificio si trova ad una altezza di 384 ml sul livello del mare e

dovrebbe essere ben visibile da più punti; il parcheggio a raso di 820 posti auto su area boscata (vedi webinar pag. 25 che però non quantifica i posti auto e superficie) prevede un totale di 20.500 mq di area da disboscare.

EUROPEANMOBILITYWEEK
16-22 SEPTEMBER 2020

Civitas PORTIS Webinar #1 "Cabinovia metropolitana Trieste-Porto Vecchio-Carso"
TRIESTE, 16 SETTEMBRE 2020

STAZIONE TERMINALE «OPICINA»

6. STAZIONI TERMINALI ED INTERMEDIE

#MobilityWeek

comune di trieste

2020 CIVITAS PORTIS

EUROPEAN MOBILITY WEEK

EUROPEANMOBILITYWEEK
16-22 SEPTEMBER 2020

Civitas PORTIS Webinar #1 "Cabinovia metropolitana Trieste-Porto Vecchio-Carso"
TRIESTE, 16 SETTEMBRE 2020

STAZIONE TERMINALE «TRIESTE»

7. INSERIMENTO NEL CONTESTO URBANO

#MobilityWeek

comune di trieste

2020 CIVITAS PORTIS

EUROPEAN MOBILITY WEEK



Alle valutazioni di incompatibilità ambientale, sopra evidenziate, si aggiungono forti dubbi sull'efficacia dell'infrastruttura rispetto al pur condivisibile obiettivo di migliorare la mobilità in modo sostenibile per collegare il centro di Trieste con l'altipiano carsico, dubbi che dovrebbero indurre a valutare alternative volte al potenziamento di altre modalità di trasporto collettivo.

In primo luogo, a nostro parere, l'itinerario della cabinovia non fornisce possibilità di scambio razionale con altri servizi di trasporto pubblico urbano né in Porto Vecchio né a Campo Romano di Opicina, costringendo l'utenza ad utilizzare comunque il mezzo privato per i propri spostamenti (come dimostra la previsione di ampie aree di parcheggio nei pressi delle due stazioni di arrivo e di partenza a monte e a mare)

Inoltre, anche da una valutazione sommaria, possiamo ipotizzare che l'infrastruttura avrà una scarsa attrattività per i pendolari, posto che i costi e i tempi di trasporto non paiono competitivi con altre modalità di trasporto, quali tram, bus o mezzo privato, anche tenuto conto che a Campo Romano bisognerebbe cambiare modalità di trasporto (dal mezzo privato alla cabinovia), mentre dalla stazione di arrivo a Trieste, molti utenti dovrebbero passare dalla cabinovia ad un altro mezzo di trasporto pubblico. Queste "rotture di carico" avrebbero senza dubbio l'effetto di scoraggiare l'utilizzo della cabinovia per i movimenti dei pendolari che ogni giorno hanno l'esigenza di spostarsi per motivi di lavoro, istruzione, ecc.

Inoltre si deve considerare che il Bovedo e la località Campo Romano, non sono poli attrattori di traffico significativi: a Trieste ci sono altri poli che

andrebbero serviti meglio dalla rete del trasporto pubblico quali l'Università, la SISSA e l'Ospedale di Cattinara.

Un ulteriore elemento da considerare deriva dal particolare regime giuridico che sembra caratterizzare la proprietà delle aree in località Campo Romano, in cui dovrebbero sorgere una delle stazioni e un ampio parcheggio. Stando ad una notizia apparsa sul IL PICCOLO del 17-11-2021, una recente sentenza della Corte d'Appello di Trieste, assunta sulla base dei principi di diritto affermati dalla sentenza della Corte di Cassazione, sez II, n. 24978 del 2018 riconoscerebbe su tali aree la vigenza del regime di dominio collettivo dei beni di natura agro-silvo-pastorale, tipica dell'altipiano carsico (cd. Comunelle o Vicinie), secondo la disciplina legislativa di cui alla legge 168/2017. Tale legge tutela i domini collettivi, come quelli individuati nella citata sentenza, con il regime giuridico dell'inalienabilità, dell'indivisibilità, dell'iusucapibilità e della perpetua destinazione agro-silvo-pastorale (art. 3, comma 3, legge citata)

Bisogna valutare anche il problema della sicurezza. Considerate le caratteristiche climatiche della zona di Trieste, con molte giornate del vento di Bora, caratterizzato da raffiche molto violente e improvvise, riteniamo che la cabinovia non sia un mezzo di trasporto sicuro per gli utenti, in particolare per le persone con mobilità ridotta e per gli anziani, a cui sarebbe sconsigliabile anche in condizioni di bel tempo e senza vento. Il rischio di fermo servizio per vento forte (oltre a 80 km all'ora) è piuttosto alto.

Anche le criticità economiche e gestionali non sono da sottovalutare: vanno attentamente valutati i costi di gestione e manutenzione durante il ciclo di vita dell'infrastruttura, costi che sarebbero a carico dell'ente locale. Temiamo infatti che siano prevedibili forti deficit di gestione a carico dell'amministrazione locale. Si pensi ad esempio ai costi energetici e alle manutenzioni straordinarie che, anche per le condizioni di esposizione alla bora e per l'utilizzo costante e non solo stagionale, dovrebbero essere più frequenti e quindi costose.

Si ritiene pertanto opportuno destinare i finanziamenti del PNRR a progetti alternativi, cui in questa sede si può solo accennare, e che potrebbero valorizzare e potenziare le tre linee ferroviarie esistenti che portano al Carso e a Opicina:

- la tranvia funicolare da Piazza Oberdan a Opicina (il cosiddetto "Tram de Opcina"), che potrebbe essere prolungata nel tratto urbano;
- la ferrovia "Meridionale" dalla Stazione centrale a Miramare, Aurisina, Prosecco fino a Opicina;
- la ferrovia "Transalpina" da Campo Marzio, via Rozzol, Guardiella, Università, fino alla zona della SISSA.

Le due ultime costituiscono, tra l'altro, una "cintura" ferroviaria della città di 45 km che tocca quasi tutte le località del territorio. Basterebbe predisporre alcune fermate in più per favorire l'uso di questi mezzi.

Quindi, a parere dell'Associazione Italia Nostra-Sezione di Trieste, non sussistono motivi sufficienti per la costruzione di una struttura che non produce sufficienti vantaggi nel trasporto e che presenta diversi elementi negativi: criticità ambientale e paesaggistica, ridotta utilità, problemi di sicurezza e criticità economiche e gestionali.

L' associazione Italia Nostra resta a disposizione

Ebe Giacometti
Presidente nazionale

Antonella Caroli
Consigliere nazionale e presidente sezione Trieste

ⁱ Documentazione / website:

<https://www.funivie.org/web/a-trieste-si-studia-una-cabinovia-di-collegamento-tra-porto-vecchio-e-opicina/>

http://sem.comune.trieste.it/wp-content/uploads/2020/10/Webinar_01_Cabinovia.pdf