



Trieste, 20/02/2021

Mozione

Oggetto: richiesta di presa d'atto delle valutazioni e criticità e espresse dalla cittadinanza della Terza Circoscrizione in merito al Progetto Cabinovia-Ovovia

Premesso che il progetto Cabinovia-Ovovia promosso dalla Giunta comunale toccherà in maniera sostanziale sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista paesaggistico una parte consistente della III Circoscrizione;

Tenuto in considerazione il sopralluogo effettuato dalla III Circoscrizione nel giorno 29.01.2022;

Tenuta in considerazione l'Assemblea Pubblica organizzata dalla III Circoscrizione nel giorno 16.02.2022;

Tenuti in considerazione gli allegati a suddetta mozione frutto delle analisi dei Comitati dei Cittadini:

- Allegato A – Danno Significativo;
- Allegato B – Zona Geologica;
- Allegato C – Mobilità Sostenibile;
- Allegato C.2 – Mobilità Sostenibile;
- Allegato D – Guida Operativa per non arrecare danno ambientale;
- Allegato E – Zona ZPS e Zona ZSC;
- Allegato F – Pendolarismo;

Tenuto conto che lungo il percorso della Cabinovia-Ovovia da Bovedo a Opicina si prevede un disboscamento di 14,3 metri in un sito Rete Ecologica Europea "Natura 2000" zona di protezione speciale e sito di interesse comunitario;

Tenuto conto che per tante persone che hanno residenza lungo il tracciato il continuo passaggio delle cabine avrà un impatto negativo sulla serena vita quotidiana, al limite di violazione della privacy;

Tenuto conto che la Cabinovia-Ovovia passerà a meno 60 metri dal monumento del Faro della Vittoria, uno dei monumenti simbolo di Trieste;

Tenuto conto che tutte le aree interessate dal progetto a monte di Viale Miramare e fino alla stazione di di Campo Romano sono soggette a rischio idrogeologico, rischio che per altro aumenta col disboscamento;

Preso atto che molte valutazioni, tra cui quella idrogeologica, come sottolineato dall'Ing. Bernetti, devono ancora esser portate a compimento per una piena valutazione dell'impatto dell'opera;

Preso atto che molti cittadini e cittadine hanno sollevato diverse critiche rimaste senza risposta, in primis rispetto a questioni trasportistiche e dell'impatto ambientale;

**IL CONSIGLIO DELLA III CIRCOSCRIZIONE DEL COMUNE DI TRIESTE
IMPEGNA IL PRESIDENTE**

A prendere atto delle valutazioni e criticità al progetto portate avanti dalla cittadinanza, chiedendo una tempestiva trasmissione agli uffici competenti affinché questi comunichino le risposte alla Terza Circoscrizione al termine delle valutazioni tecniche che il Comune di Trieste deve portare a compimento.

Per Adesso Trieste

Giorgia Kakovic

Gianluca Festini

Liliana Marchi

Per il Partito Democratico

Daniele Vatta

Simona Slokar

Peter Furlan

Loredana Lepore

Per Punto Franco

Donatella Bigotti

Per Movimento 5 Stelle

Walter Gasperi

ALLEGATO A – Danno significativo

Si chiede se gli Uffici comunali sono a conoscenza dei divieti di costruire in siti di Natura 2000 e foreste previsti dalla "Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd.DNSH)" allegata alla Circolare del MEF n.32 del 30.12.2021, ed in caso affermativo come intendono procedere dal momento che il progetto cabinovia proposto prevede di intervenire con disboscamenti e cementificazione proprio in quelle aree che la norma sui finanziamenti PNRR vorrebbe tutelare, cioè il Bosco Bovedo (sito di Natura 2000) ed il bosco di Campo Romano.

ALLEGATO B – ZONA GEOLOGICA

La linea funiviaria Bovedo Opicina ricade secondo il Piano Regolatore Generale Comunale per più del 30% del suo sviluppo in zone geologiche ZG, ovvero sono inedificabili.

Il PRGC in zone ZG1 consente di realizzare solamente interventi volti a eliminare o ridurre le condizioni di pericolosità geologica o a migliorare la sicurezza delle aree interessate.

L'operare il disboscamento lungo il tracciato funiviario di una fascia larga 14 metri non è coerente con quanto stabilito dal PRGC per le zone ZG1. Tale intervento determinerà l'attivazione di un incontrollato dissesto idrogeologico di tutta l'area interessata dal progetto.

Nella zona è presente del Flysch marnoso arenaceo che presenta una estrema variabilità nella stratificazione e con una forte erodibilità dei livelli marnosi.

Affermare che “ non emergono particolari problematiche dal punto di vista geologico e geotecnico fatto salvo la necessità di attuare i necessari approfondimenti “ appare grave e irresponsabile. Diffusi sono stati negli anni i processi di “franamento” in Strada del Friuli, Via Pertsch e zone limitrofe.

Si sarebbe dovuto preliminarmente verificare gli effetti del previsto disboscamento nelle zone ZG1 e valutare inoltre l'incremento del carico idraulico a valle del bacino idrogeologico del Bovedo. Tutto viene rimandato ad una fase successiva.

Non risulta essere stata prodotta una relazione geologica. Sarebbe stata necessaria la redazione già in fase di fattibilità di studi geologici e di caratterizzazione geotecnica di tutta la zona interessata dagli interventi.

Riguardo alla ubicazione dei sostegni si rileva in particolare come per il sostegno S3 posto al limite di una zona ZG1, a brevissima distanza da una casa di civile abitazione e collocato in una posizione strategica per l'opera, non si è provveduto ad approfondire attraverso indagini puntuali la fattibilità del sostegno medesimo.

Il progetto anche in questo caso rimanda gli eventuali approfondimenti ad una successiva fase progettuale.

Anche il sostegno strategico e funzionale alla cabinovia S7, posto ai margini della cava in Strada del Friuli, viene collocato in una zona in cui nel corso degli anni si sono verificati numerosi distacchi del fronte sovrastante alla cava.

La documentazione prodotta è insufficiente a valutare la fattibilità dell' intervento in relazione alle caratteristiche geologiche e geotecniche della zona Bovedo Opicina interessate dal progetto.

ALLEGATO C.1 - MOBILITA' SOSTENIBILE

Alle motivazioni finora elencate potrei aggiungere la contrarietà assoluta all'opera da parte delle molte associazioni che si occupano di preservare le bellezze architettoniche ed ambientali del nostro paese, due nomi per tutte: Italia Nostra rappresentata dalla presidente nazionale Antonella Caroli ed il WWF con il presidente del Centro Studi italiano Gaetano Benedetto. Tutto ciò dovrebbe essere più che sufficiente a bocciare il progetto dell'ovovia, però comprendiamo che non tutti hanno la stessa sensibilità nei confronti di tali tematiche e sin dall'inizio ci siamo occupati di verificare anche la sostenibilità economica del progetto. Per potersi definire "economicamente sostenibile" riteniamo che gli incassi devono superare i costi. Nel caso dell'ovovia di Trieste vi anticipo che al contrario ci troveremmo con un passivo di 2 milioni e 800 mila € all'anno.

L'ovovia rientrerebbe nella gestione del Trasporto Pubblico Locale assieme a tutta la flotta di autobus della Trieste Trasporti. E' noto però che, proprio per le caratteristiche di servizio pubblico, solamente il 30% dei costi gestionali sono ripagati da biglietti ed abbonamenti, lasciando il 70% dei costi complessivi a carico della collettività. D'altronde le tasse che tutti noi paghiamo servono anche a garantire un servizio di trasporto pubblico urbano, servizio che deve essere commisurato ad un "giusto prezzo" da pagare. In termini di principio i cittadini sanno che per migliorare il servizio offerto bisogna mettere mano al portafoglio, vuoi attraverso l'incremento del costo del biglietto/abbonamento vuoi attraverso una tassazione superiore. La narrazione del Comune di Trieste che "essendo un trasporto pubblico possiamo anche andare in passivo" non regge, perché il valore aggiunto del servizio offerto ai cittadini con l'ovovia sarebbe del tutto irrisorio, lasciando le perdite sulle spalle dei cittadini. E senza considerare gli enormi costi ambientali evidenziati in precedenza. Pertanto o c'è un attivo (incassi superiori ai costi) o il progetto non può ritenersi economicamente sostenibile.

Con questa premessa, affermare che il progetto non è economicamente sostenibile significa mettere in discussione i dati indicati nel progetto preliminare che contribuiscono a calcolare i costi e gli incassi. Nel sito del Comune si parla di più di 3 milioni e 600mila passeggeri all'anno, ovvero 12680 passeggeri medi al giorno durante la settimana. E' un numero enorme, fuori da ogni logica del buon senso. Ma non ci siamo accontentati del buon senso ed abbiamo svolto delle analisi più accurate.

L'analisi dei costi potrebbe essere fatta in maniera dettagliata, in questa sede vorremmo però soffermarci solamente su quello che riteniamo essere il principale errore di valutazione per la categoria degli incassi, sufficiente da solo a prevedere la non sostenibilità del progetto.

Secondo il Comune, i costi annui ammontano a 3310 k€ (migliaia di Euro) a fronte di un incasso previsto di 4880 k€. Ne risulterebbe pertanto un utile annuo di 1570 k€. Focalizziamoci sulla stima degli incassi annui di 4880 k€. Tale valore è il semplice prodotto di due numeri: il numero di passeggeri (3.614.854) ed il prezzo del biglietto (1,35 € al lordo dell'IVA anche se non è contabilmente corretto). Questo ci fa tra l'altro intuire che le persone in possesso di un abbonamento Trieste Trasporti dovrebbero comunque pagare in pieno il biglietto, aspetto non menzionato esplicitamente nei documenti del Comune ed assolutamente degno di nota.

Ma continuiamo a ritroso focalizzandoci sul volume di passeggeri, previsto in quasi 3milioni e 615mila all'anno. Questo numero è a sua volta il prodotto di Volume passeggeri giornaliero * Numero giornate di apertura dell'impianto. Vengono utilizzati vari fattori di correzione che rendono complessa la comprensione dei dati, vi basti sapere che alla base del calcolo ci sono la stima di 1409 passeggeri all'ora di punta e di 322 giornate di apertura all'anno.

Le 322 giornate sono legate, oltre ai giorni di chiusura per manutenzione, ai giorni di chiusura per vento forte. La stima indica 30 giorni di chiusura per vento ma tale valore è stato fortemente criticato principalmente per 2 motivi: anche con vento inferiore agli 80 km/h il tragitto non sarebbe per nulla confortevole a causa delle oscillazioni della cabina, in montagna sopra i 50 km/h si fermano le linee; il secondo motivo è legato alla previsione su dati storici delle giornate con raffiche di bora superiore a tot km/h, noi contestiamo la stima effettuata sulla media degli ultimi 25 anni affermando che gli eventi "estremi" sono in aumento a causa dei cambiamenti climatici e che pertanto dovremmo prevedere un

incremento delle giornate con vento forte. Sono state anche prodotte delle analisi che confermano i dubbi su tali stime, le giornate di chiusura per vento “troppo forte” risulterebbero sicuramente superiori a 30, ma non vogliamo in questa sede affermare se sono 40 o 50 o più, ci teniamo buono il valore di 322 giornate di apertura pur sapendo che si tratta di una stima per eccesso, è un approccio conservativo dal punto di vista di chi mette in discussione il progetto.

Torniamo quindi ai 1409 passeggeri nell’ora di punta (mattutina). Per capire da dove viene fuori questo numero fondamentale per la stima degli incassi è necessario comprendere appieno il metodo utilizzato dal Comune, metodo che può essere riassunto in 2 passi: calcolo baseline di traffico e stima percentuale passeggeri deviati da mezzo privato verso ovovia.

Guardiamo il primo passo, il primo errore consiste nel calcolo della baseline perché fa riferimento ad un’indagine dei volumi di traffico, peraltro molto accurata, condotta nella primavera del 2019. E’ noto che la pandemia ha accelerato alcuni macro trend di mobilità già in atto, in particolare lo smart working. Se ripetessimo la mappatura del traffico oggi otterremo dei valori sicuramente inferiori, e possiamo ben dire che siamo già entrati nella “nuova normalità”, il futuro è molto più simile a febbraio 2022 che alla primavera del 2019 ! Pur avendo disponibili le stime sul futuro dello smart working, sulla base dei dati messi a disposizione dal Comune non è stato possibile stimare correttamente la riduzione del traffico dal 2019 ad oggi e riteniamo che debba esser fatto dal Comune stesso per avere una rappresentazione più aggiornata. Pertanto anche in questo caso sappiamo che “qualitativamente” i numeri sono più bassi, in attesa di quantificarlo li diamo per buoni, sempre seguendo un approccio molto conservativo.

Ma arriviamo finalmente all’errore principale, la stima della % di persone deviate dal mezzo privato verso l’ovovia. Nel progetto preliminare viene calcolato il numero di passeggeri che si stima utilizzino la cabinovia, ovvero i 1409 passeggeri nell’ora di punta di cui sopra che si traduce in circa 12680 passeggeri / giorno ovvero 3,6 milioni di passeggeri all’anno.

Il buon senso delle persone fa sorgere profondi dubbi sull’accuratezza di una stima così alta di passeggeri. Andiamo pertanto ad analizzare i passaggi incrociando i dati con lo studio di mobilità. Nel sito, nella sezione fake-news, si afferma che 15000 veicoli durante il giorno raggiungono il centro città da Nord, ovvero principalmente dalla Strada Costiera, via Commerciale, Strada del Friuli e da via Bonomea. Utilizzando lo stesso fattore 9 scelto dal Comune per riportare i valori all’ora di punta otteniamo 1667 veicoli. Non avendo trovato quanti di questi 1667 veicoli arrivino dalla Strada da Costiera, ipotizziamo per “esperienza visiva” che metà (833) giungano dalla Strada Costiera e l’altra metà (833) dalle altre arterie (fossero diverse le %, cambia poco nei risultati finali). Nello studio di mobilità, incentrato sul tratto Campo Romano - Bovedo, si prevede di deviare il traffico di 511 persone dirette verso il centro città dall’altipiano sulla cabinovia. Dai dati si deduce un’ipotesi alquanto bizzarra, ovvero che bisogna convincere oltre il 46% delle persone ($511/(833*1,32)$) a prendere la cabinovia al posto del mezzo privato o di altro mezzo pubblico per raggiungere il centro città dall’altipiano (1,32 è il coefficiente di riempimento vetture). Questo valore del 46% è nuovamente conservativo, visto che tutti quelli che abitano a valle di Campo Romano e devono andare in centro sicuramente non risalgono lungo Strada del Friuli o via Commerciale o via Bonomea per prendere l’ovovia, è un controsenso. A parte qualche residente di Campo Romano, tutti gli altri dovrebbero prendere un mezzo per raggiungere il parcheggio in Campo Romano, pagare in ogni caso per il biglietto, spostarsi nella maggior parte dei casi su un altro mezzo pubblico una volta arrivati in Molo IV per poi giungere finalmente a destinazione. Ma chi glielo fa fare ? Facciamo un piccolo esercizio di segmentazione del mercato. I pendolari, target primario dell’ovovia, possono essere suddivisi in 2 gruppi. Abbiamo il “passeggero tipo 1” che usa abitualmente i mezzi pubblici ed ha sicuramente l’abbonamento e pertanto non ha nessuna intenzione di spendere ulteriori 2,7€/giorno e perdere tempo per salire da un mezzo pubblico ad un altro; l’impatto sulla riduzione di traffico sarebbe esiguo. Abbiamo poi il “passeggero tipo 2” che usa invece abitualmente mezzi privati e significa che predilige la flessibilità ed il tempo totale di percorrenza: non userà la cabinovia neanche se fosse gratuita ! Ci sono anche dei potenziali “passeggeri tipo 3” che hanno necessità di raggiungere il centro città saltuariamente, non rappresentano certamente una percentuale significativa dei volumi e non si capisce comunque perché dovrebbero preferire la

cabinovia ad un autobus (stesso costo ma più capillare) o al mezzo proprio (più comodo e veloce, soprattutto se lo uso saltuariamente il costo non è fondamentale).

Sempre dai dati dello studio di mobilità si deduce un'altra stravagante ipotesi: bisogna convincere oltre il 52% delle persone che arrivano dalla Strada Costiera o da Barcola ($577/(833*1,32)$) a parcheggiare in Park Bovedo per poi prendere l'ovovia e raggiungere il centro città. E anche qui il valore del 52% è calcolato per eccesso, visto che gli abitanti del rione di Roiano non andranno sicuramente a parcheggiare in Park Bovedo per prendere l'ovovia. In questo caso innanzitutto non abbiamo migliorato il problema del traffico sulla Strada Costiera, per di più il Park Bovedo è già collegato con gli altri mezzi pubblici che sono molto più capillari del tratto orizzontale di cabinovia + bus. Quest'ultima non verrebbe quindi utilizzata né dal "passeggero tipo 1" visto prima perché ci sono già gli autobus né dal "passeggero tipo 2" perché non parcheggia in Park Bovedo prediligendo la flessibilità del mezzo privato. Il "passeggero tipo 3" saltuario la utilizzerebbe soltanto per arrivare in Molo IV, ma nella maggior parte dei casi l'autobus lo porterebbe direttamente più vicino alla destinazione finale. Vogliamo inoltre ricordare che Park Bovedo esiste già ed è gratuito, inoltre è ben collegato con i mezzi pubblici al centro città....ed è sempre vuoto ! Cosa significa questo ? Semplicemente che le persone che arrivano da Barcola o dalla costiera vogliono arrivare in centro con il proprio mezzo. A parte i calcoli e le stime su questo tratto di cabinovia e guardando al futuro, percorrere il tratto orizzontale Park Bovedo – Trieste a 10 metri da terra è follia pura quando possono essere organizzate delle frequenti navette o tram elettrici con molte più fermate intermedie.

Riprendiamo le percentuali appena calcolate del 46% e 52% di passeggeri deviati verso l'ovovia. Ma come possono venir fuori dei dati così irrealistici dai calcoli del Comune ?

Nell'analisi della Nota Metodologica 2 a pag.10 viene svelato l'arcano: le stime sulla domanda futura sono state ottenute attraverso l'utilizzo di un software con un modello logistico parametrizzato con l'obiettivo di dimostrare la riduzione della funzione di costo totale generalizzato. Tradotto per i non addetti ai lavori: la stima sul flusso di passeggeri deviato verso l'ovovia esce da una scatola nera che ti dice quello che vuoi sentirti dire. E non può essere altrimenti visti il risultato, nel gergo della teoria dei modelli si dice rubbish in rubbish out, se confezioni in modo appropriato gli input del modello produci il risultato che vuoi ottenere, e chisseneffrega se il risultato è in netta contraddizione con il buon senso di migliaia di persone. Se al posto del magico modello venisse condotta una semplice intervista per catturare la cosiddetta buying preference (preferenza d'acquisto, si chiede semplicemente alle persone in causa se opterebbero per un utilizzo della cabinovia, una volta condivisi in modo trasparente i pro e contro), associata ad una seria segmentazione dei clienti otterremo gli stessi risultati ? Ne dubitiamo fortemente.

Per sciogliere ogni dubbio guardiamo gli altri impianti costruiti nel mondo: il confronto è impietoso. Abbiamo raccolto informazioni su 12 impianti a fune cittadini nel mondo, per i quali erano a disposizione dati sui passeggeri trasportati ogni anno. Abbiamo messo in relazione i dati reali sui passeggeri trasportati con la popolazione servita da tali impianti e l'esito conferma ampiamente quello che ci suggeriva il buon senso. Il rapporto medio tra passeggeri all'anno e popolazione servita negli impianti analizzati è del 173%, con valori massimi attorno al 400% per impianti ibridi cittadino/turistici o per le grandi città del Sud America. Il valore previsto di tale rapporto per l'ovovia di Trieste è del 1770%, questo significa che i passeggeri previsti a Trieste sono 10 volte superiori al dato medio degli altri impianti, stima certamente più plausibile. Ripeto: 10 volte superiori. Quindi la stima più realistica per i passeggeri nell'impianto di Trieste è un decimo di quanto stimato, ovvero appena 360 mila passeggeri all'anno.

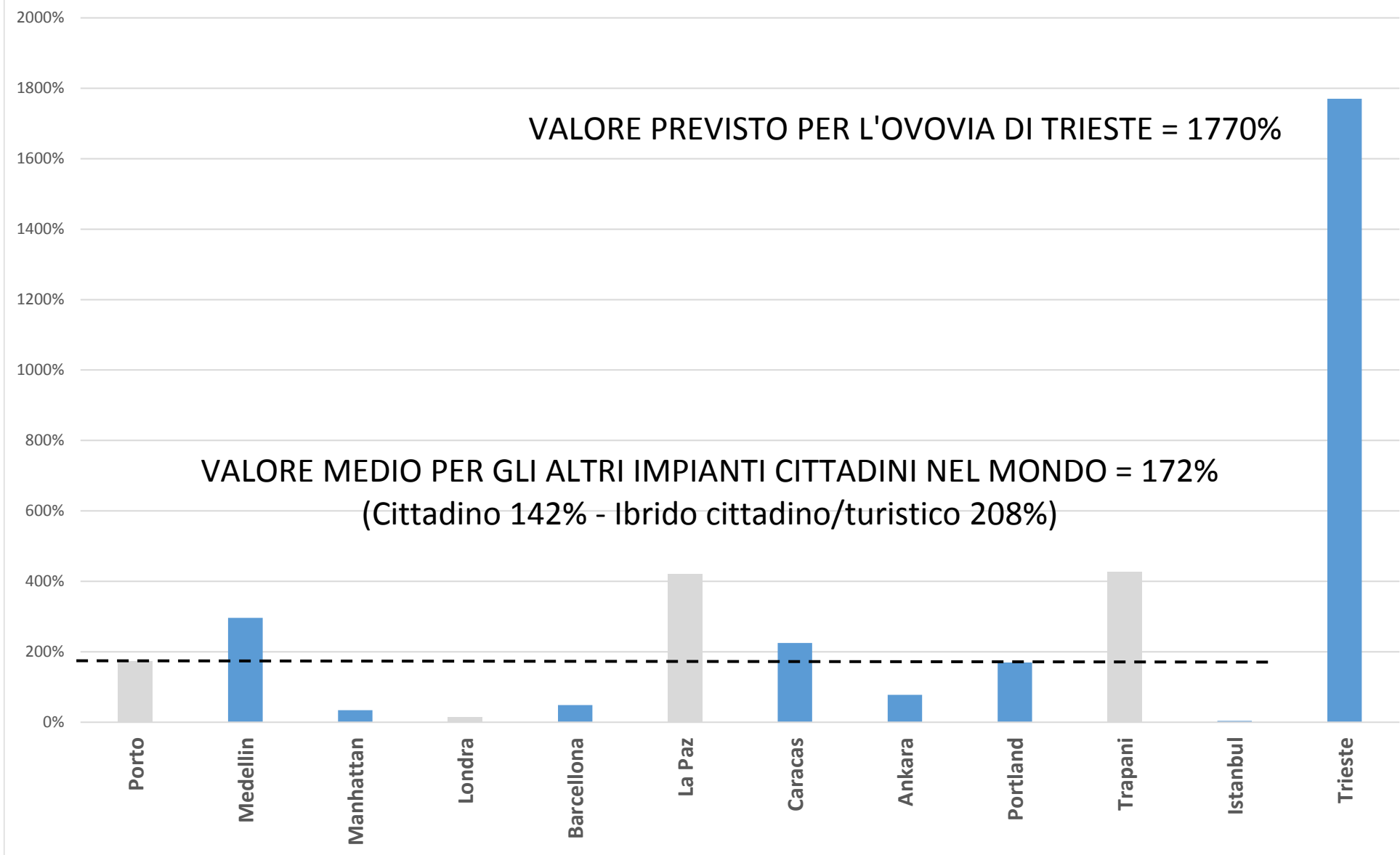
Questa stima certamente più realistica significherebbe comunque convincere il 5% delle persone che intendono arrivare in centro città a prendere l'ovovia in Campo Romano o in Park Bovedo, a seconda della provenienza. Stiamo pertanto parlando di $12680 * 10\% = 1268$ passeggeri al giorno. Gli incassi ammonterebbero a 1268 [passeggeri/giorno] * 285 [giorni equivalente/anno] * $1,35$ [€/biglietto] = 488 k€. I costi non varierebbero sensibilmente con la riduzione della domanda (stessi dipendenti, stessa energia, stessa manutenzione), perciò rimaniamo attorno ai 3310 k€ visti prima: ne risulterebbe una perdita di $3310 - 488 = 2822$ k€/anno. Ripeto: più di 2 milioni e 800mila € di passivo all'anno. E' come dire che ogni residente in provincia di Trieste dovrebbe sobbarcarsi un costo annuo di circa 14 €, diciamo 55 € per una famiglia composta da 4 persone. E questo senza considerare che dovremmo restituire i 37 M€ del PNRR

(una volta tolto il valore residuo attualizzato e senza considerare interessi sul finanziamento) che fanno altri 37€ a famiglia diluendoli in 20 anni. E siamo a 92 € a famiglia. E senza considerare tutti gli altri errori sulle voci di costo ed incassi menzionati prima che ci porteranno sicuramente oltre ai 100 € / famiglia all'anno.

La nostra conclusione è che basterebbero questi dati per far cadere il progetto, non essendo in grado di raggiungere neanche il 10% dei volumi stimati. Con un'ovovia in significativa perdita economica la Trieste Trasporti, dichiaratasi disponibile alla sua gestione, girerebbe contrattualmente le perdite al Comune o alla Regione i quali in un modo o nell'altro si rivarrebbero sui cittadini, riducendo i servizi, penalizzando il sociale o aumentando le tariffe o le tasse. Per ogni stima non veritiera c'è un prezzo da pagare, ed essendo un bene pubblico quel prezzo lo pagheremmo noi. E lo pagheremmo molto caro con questi presupposti !

ALLEGATO C.2 - MOBILITA' SOSTENIBILE

Passeggeri all'anno / popolazione servita



ALLEGATO D – GUIDA OPERATIVA PER NON ARRECARE DANNO SIGNIFICATIVO ALL'AMBIENTE

Si chiede se gli Uffici comunali sono a conoscenza dei divieti di costruire in siti di Natura 2000 e foreste previsti dalla "Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd.DNSH)" allegata alla Circolare del MEF n.32 del 30.12.2021, ed in caso affermativo come intendono procedere dal momento che il progetto cabinovia proposto prevede di intervenire con disboscamenti e cementificazione proprio in quelle aree che la norma sui finanziamenti PNRR vorrebbe tutelare, cioè il Bosco Bovedo (sito di Natura 2000) ed il bosco di Campo Romano.

ALLEGATO E – ZPNA ZPS E ZONA ZSC

Immaginiamo che i tecnici del Comune siano a conoscenza che il percorso dell'ovovia dovrebbe attraversare il comprensorio del Bosco "Bovedo" che rappresenta un'area periurbana di grande valenza ecologica e di rilevante interesse naturalistico, individuato, ai sensi della Direttiva Habitat 92/43 CEE, con la ZPS (Zona a Protezione Speciale) codice IT33400002 Aree Carsiche della Venezia Giulia e la ZSC (Zona Speciale di Conservazione) IT3341006 Carso Triestino e Goriziano, quindi siti facenti parte della Rete Natura 2000.

Il "Bovedo" inoltre rientra tra i Boschi Regionali di Rilevanza Faunistica (denominato "P2 Querceto Termofilo sotto Monte Grisa") per l'importante presenza di popolazioni animali, di cui ben 4 specie di uccelli nidificanti di allegato I Direttiva Uccelli 2009/147/CE.

Il bene è paesaggisticamente tutelato sin dal 1953 con l'Avviso 22 del GMA (Governo Militare Alleato). L'area fu inoltre inserita nel Parco del Carso, istituito con la legge 442 del 1971, in Atti Parlamentari Camera Deputati, n. 485 del 1971.

La tutela dell'ambiente e degli animali è stata inserita tra i principi fondamentali della Repubblica ed è entrata nella Costituzione italiana.

All'articolo 9 della Costituzione: "La Repubblica tutela l'ambiente e l'ecosistema, protegge le biodiversità e gli animali, promuove lo sviluppo sostenibile, anche nell'interesse delle future generazioni".

Come il Comune intende comportarsi in merito ai vincoli in essere rispetto agli interventi invasivi da effettuare in quest'area?

Legenda.

- Le **Zone di Protezione Speciale (ZPS)**, sono zone di protezione poste lungo le rotte di migrazione dell'avifauna, finalizzate al mantenimento ed alla sistemazione di idonei habitat per la conservazione e gestione delle popolazioni di uccelli selvatici migratori.
- Una **Zona Speciale di Conservazione (ZSC)**, ai sensi della Direttiva Habitat della Commissione europea, è un sito di importanza comunitaria (SIC) in cui sono state applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino degli habitat naturali e delle popolazioni delle specie per cui il sito è stato designato dalla Commissione europea.

ALLEGATO F - PENDOLARISMO

Buonasera a tutti, sono D. B. , triestino, da oltre vent'anni progetto strumentazione scientifica innovativa per la ricerca come dipendente del CNR presso l'Area di Ricerca di Trieste al Sincrotrone di Basovizza.

Nella fattispecie oggetto di questa assemblea pubblica, sono un pendolare da molti anni dal Friuli a Trieste con auto, treno, autobus e scooter.

Quindi so cosa voglia dire essere un pendolare, ne ho significativa esperienza personale, e ho raccolto altrui esperienze su cosa questo significhi e sulle sue dinamiche.

Il pendolare viaggia ore al giorno, tutti i giorni.

L'estrema dipendenza dell'effettiva disponibilità della cabinovia alle condizioni meteorologiche e alle frequenti soste per manutenzione, ne pregiudica totalmente a priori un eventuale utilizzo da parte del pendolare Reale; questi esige infatti, e a ragione, l'assoluta costanza e funzionalità di fruizione dei mezzi che utilizza quotidianamente quali essi siano, debbono essere disponibili sempre tutti i giorni, altrimenti li esclude dalla rosa di opzioni praticabili.

Nessun pendolare poi arriverebbe alla stazione a monte nell'incertezza ogni giorno di potere o meno fruire della cabinovia, e men che meno lo farebbe sempre nell'incertezza, (per esempio se si alzasse la bora durante il giorno) di poter tornare indietro a recuperare la propria vettura se non con mezzi di fortuna e tempi insostenibili, dato che eventuali bus navetta per esempio sarebbero affollati da migliaia di persone nella medesima condizione e nelle stesse fasce orarie.

Sugli autobus di linea invece logicamente non si potrebbe più contare, perché nell'ottica del teorico abbattimento degli spostamenti su gomma, certamente e coerentemente dovranno essere ridotti o soppressi nei tragitti in questione.

Altra nota di non poco conto, il pendolarismo mediante anche cabinovia non porterebbe alcun vantaggio economico al pendolare rispetto ai mezzi attuali disponibili, o almeno non a sufficienza da controbilanciarne i disagi rispetto ad altre soluzioni.

Stante e assodato quanto, chi sostiene che invece la cabinovia sarebbe una opzione praticabile per i pendolari, evidentemente non ha esperienze reali vere e personali di pendolarismo, e parla per meri dati teorici, comunque opinabili. Nella realtà vera, il pendolare è la prima persona che la cabinovia non la userebbe mai. Grazie per l'attenzione.