

La deroga al divieto di costruzione in Natura 2000 si basa su dati errati di riduzione della CO₂: il Comitato no ovovia presenta un'integrazione al ricorso

Trieste, 17/11/2023 | Il Comitato No ovovia ha presentato un'integrazione al ricorso al TAR in merito al nodo critico delle ragioni di primaria importanza per l'ambiente e la salute umana sul quale si basa la deroga al divieto di costruzione di impianti a fune in zona Natura 2000. Il Comitato ritiene infatti che tale deroga si basi su dati errati di riduzione della CO₂.

“Come fa l'1.26% di riduzione del traffico a generare il 48.3% di riduzione di CO₂? - la domanda retorica **Professor Fermeglia, già rettore dell'Università degli Studi di Trieste e referente per il WWF Friuli Venezia Giulia**, mentre illustra i calcoli sulla base dei quali il Comitato ritiene che il risparmio di CO₂ sia da rivedere -. Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) del Comune di Trieste prevede una diminuzione del 30% delle emissioni di CO₂ al 2030, Le emissioni risparmiate per uso cabinovia secondo i dati del Comune sarebbero di 3.827 kton: una stima irragionevole perché basata su un mix energetico full green, che non tiene conto del mancato assorbimento per disboscamento e basato su dati di traffico irrealistici, anche perché andrebbero considerate le emissioni di tutti i veicoli dell'area vasta e non solo quelli dell'accesso Nord. **Ma anche con questi dati il risparmio è utopistico.** La Direzione Regionale Infrastrutture ha preso per buoni i dati di asserita consistente riduzione del traffico prospettati dal Comune e si è limitata soltanto a rendere un'affermazione quanto mai irrilevante, ossia che *è possibile associare una diminuzione del costo sociale degli incidenti in ragione della diminuzione dei flussi di traffico a seguito della realizzazione della cabinovia*”.

“Le conclusioni a cui è arrivata la Direzione Regionale sulle conseguenze di primaria importanza per la salute umana o per l'ambiente, necessarie per il superamento del divieto di costruzione di impianti a fune in zone Natura 2000, **sono basate su valutazioni errate della minor emissione di CO₂ derivanti dal contenimento del traffico** grazie all'entrata in servizio dell'ovovia - afferma William Starc, coordinatore del Comitato No ovovia-. Non si giustifica dunque l'avvio del III livello della procedura di VINCA, che si poteva avviare solo con tale deroga.”

“Il dirigente regionale ha affermato a più riprese che i dati di riduzione delle emissioni di CO₂ proposti dal Comune sarebbero stati *condivisi da ARPA*, ma ARPA ha in realtà già reso il parere negativo lo scorso 8 maggio. - Incalza Starc - In tale parere, ARPA ha ritenuto insignificante (tra lo 0,1 % e lo 0.25 %) la riduzione di CO₂ e quindi, all'esito di una valutazione globale di tutti gli elementi (non solo del traffico veicolare) rilevanti ai sensi dell'art. 1 del D.M. 184/07, ha così concluso: *“per quanto di competenza della scrivente Agenzia, si ritiene che non siano stati forniti elementi sufficienti ad attestare “conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente” derivanti dalla realizzazione dell'opera*”. **Tale conclusione non è mai stata oggetto di ritiro o rivisitazione da parte di ARPA, che nell'ambito della conferenza istruttoria fatta dalla Regione nel procedimento di VINCA non ha mai reso un parere favorevole, né ha mai affermato che nel caso di specie sussisterebbero “conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente”** derivanti dalla realizzazione dell'opera, in modo da superare il proprio precedente parere negativo. ARPA nel procedimento di Vinca si è semplicemente limitata ad affermare che la documentazione presentata dal Comune è formalmente conforme a quanto richiesto dalla normativa ISO14067:2018. Ma questo non significa di certo che ARPA si sia rimangiata il parere negativo già espresso in termini chiarissimi a maggio, circostanza questa del resto perfettamente aderente alla natura istruttoria (e non decisoria) della conferenza dei servizi indetta dalla Regione.”

Il Comitato **smentisce anche l'affermazione secondo cui le conclusioni del Comune sarebbero state condivise da ASUGI**, dal Dipartimento Salute e da quello Infrastrutture della Regione ai fini della positiva dichiarazione della sussistenza di *conseguenze positive di primaria importanza per la salute*. “Nella nota di giugno, citata dal dirigente regionale, si afferma al contrario che *la valutazione e la contestualizzazione dei possibili effetti sulla salute, derivanti dalla realizzazione di quanto previsto nel procedimento in oggetto, non risultano di facile definizione e lo*

strumento attualmente più utile in tal senso non risulta applicabile. Dunque ASUGI ha subito evidenziato di non poter rendere un parere qualificato e di poter soltanto esprimere alcune considerazioni di carattere generale, al riguardo della riduzione degli inquinanti derivante dalla contrazione del traffico veicolare (*una riduzione dei 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*). Non solo: ASUGI ha anche precisato alla fine della sua nota che *Resta intesa la necessità di opportuna valutazione dell'impatto acustico e dei campi elettromagnetici (CEM) in particolare nei pressi dei recettori critici limitrofi.* **Non è possibile, dunque, considerare quello di ASUGI un parere positivo nel senso della sussistenza conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente derivanti dalla realizzazione dell'ovovia.** Allo stesso modo anche la **Direzione Centrale Salute della Regione, nella sua nota si è ben guardata dal dare un parere positivo,** premettendo anch'essa di non poter fare alcuna verifica affidabile perché *l'unico strumento procedurale che consente davvero di stimare i potenziali effetti di un piano o un progetto sulla salute della popolazione impattata è la Valutazione di Impatto Sanitario (VIS).* Tale procedura tuttavia non può essere utilizzata per analizzare i possibili effetti sulla salute associabili ai procedimenti in oggetto (VAS e Vinca) in quanto non previsto dalla normativa e soprattutto perché non è possibile definire in maniera univoca l'area in esame, ovverossia dove gli impianti del progetto avranno la potenzialità di esprimersi in termini di effetti sulla salute della popolazione interessata. Anche la Direzione Salute della Regione, dunque, si è limitata solo a fare alcune considerazioni generali sulla importanza di ripensare l'accessibilità alle aree urbane.”

Queste considerazioni provengono dagli elementi aggiunti presentati dagli avvocati incaricati dei ricorsi per la Variante 12 e a tutti gli atti conseguenti, a nome e per conto di alcuni dei residenti nelle zone interessate dal percorso dell'infrastruttura e dalle Associazioni ambientaliste, la cui prima seduta al TAR è prevista a gennaio.

Per il Comitato No ovovia
William Starc; +39 348 902 2201