

	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE e TERRITORIO	
territorio@regione.fvg.it territorio@certregione.fvg.it	tel + 39 040 377 4514 I - 34133 Trieste, via Carducci 6

Trieste,
Rif. Vs. prot. 144794 dd. 14.07.2022

Spett. Comune di Trieste
Dipartimento Territorio Economia Ambiente e Mobilità
PO Pianificazione Territoriale e Porto Vecchio

e per conoscenza
Servizio trasporto pubblico regionale e locale
Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica

oggetto: Variante al Piano regolatore Generale Comunale di livello comunale Accesso nord:
mobilità sistemica e turistica - parere viabilità (art. 166 L.R. n. 26/2012) P

Codesto spett. Comune, con la nota in riferimento, ai fini del parere previsto dall'art. 166 della LR 26/2012 sulla variante in oggetto, ha inviato la relazione "Variante al PRGC di Livello Comunale - "Accesso Nord: Mobilità Sistemica e Turistica" - Verifica dell'impatto complessivo sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane a seguito delle previsioni di insediamento urbanistico: Cabinovia Metropolitana Trieste – Porto Vecchio – Carso" e i seguenti documenti:

- 1) P01 Norme Tecniche
- 2) P02 Zonizzazione
- 3) P03.1 Schede progetto Porto Vecchio
- 4) P04.1 Relazione su servizi
- 5) P04 Servizi ed attrezzature collettive
- 6) P07 Sistema Mobilità

Esaminata la documentazione inviata ai fini del parere richiesto, con particolare riferimento alla relazione suddetta, s'intende chiarire in premessa i punti seguenti, non direttamente connessi alla valutazione dell'impatto sulla rete di primo livello, ma contenuti nella relazione inviata che analizza diffusamente le caratteristiche dell'impianto a fune da inserire nel PRGC e il suo rapporto con il sistema del TPL, nonché il valore in relazione all'accesso nord di Trieste.

1. Accesso nord a Trieste

Viene così definito l'accesso nord a Trieste: *".. A nord, invece, le infrastrutture stradali di penetrazione in città sono estremamente carenti: la strada statale 14 "Costiera", che è già inibita al traffico pesante, richiede continue attività di consolidamento, con smottamenti e frane continue. È una strada che dovrebbe essere di tipo turistico più che un asse di accesso alla città. L'alternativa è la Grande Viabilità Triestina che è la naturale prosecuzione della autostrada A4. Questa, tuttavia, circonda la città delegando la penetrazione da nord a vie particolarmente pendenti o inadeguate (strada del Friuli, via Commerciale, via Bonomea, ecc.). I veicoli che arrivano in città non hanno alternative e*

ogni mattina nell'ora di punta più di 1.900 veicoli si spingono su questi accessi inadeguati per raggiungere il centro città (piazza Libertà e le Rive cittadine).

Dalla suddetta descrizione discende la cabinovia come risoluzione al problema dell'accesso nord: *"Il progetto della cabinovia si pone quindi come risoluzione definitiva e in chiave moderna dell'annoso problema della penetrazione nord della città: partendo dall'altipiano del Carso che circonda la città (nei pressi di Campo Romano a Opicina), facilmente raggiungibile dalla viabilità principale, la cabinovia è in grado di portare l'utente in pochi minuti nel pieno centro cittadino..."*

Il problema dell'accesso nord di Trieste viene descritto facendo riferimento *esclusivamente* al sistema stradale e circoscrivendo gli elementi dell'inadeguatezza, alla fragilità della strada costiera e alle strade a forte pendenza che collegano la GVT alla città.

Si rappresenta che il problema dell'accesso nord alla città di Trieste, caratterizzato da criticità di natura fisica geologica e infrastrutturale, è di livello regionale e statale poiché riguarda l'accesso al Porto di Trieste; le criticità e i fattori che lo caratterizzano dipendono dall'intera area compresa tra Monfalcone e Trieste. Tale annoso problema è costituito dalla somma delle criticità che riguardano:

-il collegamento ferroviario e la velocità operativa della linea, con la necessità della soluzione del cosiddetto *"collo di bottiglia"* a Monfalcone;

-dalla limitatezza dell'offerta stradale, poiché la rete ordinaria è costituita solo dalla SS 14, mentre il raccordo autostradale rimane l'unica via stradale che può garantire l'accesso al Porto e alla città contestualmente.

La fragilità geologica dell'area del Carso che interessa l'intero percorso delle reti di trasporto da Monfalcone a Trieste è l'elemento di contesto fisico e geologico che amplifica tali criticità riducendo le eventuali soluzioni possibili, da pensarsi in chiave sinergica tra le diverse modalità, sia in termini infrastrutturali che gestionali. Come si è visto in occasione degli incendi di luglio u.s. sul Carso, il Porto e la Città rischiano di non essere raggiungibili in caso di un evento singolo grave che si verificasse a Monfalcone, laddove ha inizio l'accesso al Porto e alla città di Trieste.

Collocato quindi nella corretta e più ampia dimensione il problema dell'accesso nord alla città di Trieste, descritto cioè come problema dell'accesso al principale Porto italiano per movimentazione di merci, la cabinovia non può evidentemente essere presentata come soluzione definitiva al problema dell'accesso nord. Si rileva piuttosto il fatto che la maggiore attrattività dell'impianto viene evidenziata nella tratta in pianura da Park Bovedo alla Stazione Centrale, con la possibilità di un aumento del traffico proprio sulla costiera o comunque presentandosi come una soluzione che non contribuisce a un auspicabile contenimento proprio di quella via di accesso.

2. TPL e Cabinovia

Nel cap. 4 "Cabinovia e trasporto pubblico locale", al paragrafo 4.1 (e ripetutamente in tutta la relazione) si afferma che la Cabinovia è parte integrante del TPL:

Facendo riferimento al modello di trasporto multimodale su cui sono state basate le analisi di domanda e di offerta di mobilità, la Cabinovia è parte integrante della rete di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di Trieste per i seguenti motivi:

1) *Le stazioni e le fermate sono collegate con opportuni connettori alle esistenti fermate del TPL ed ai percorsi principali di accesso pedonale al sistema del TPL;*

2) Le assegnazioni fanno riferimento ad una matrice di passeggeri del TPL opportunamente assegnata alla rete di cui la cabinovia fa parte.

Nel seguito verranno quindi approfonditi gli aspetti di spostamento di utenza da alcune linee del TPL alla Cabinovia, processo che avviene a valle della procedura di scelta del percorso dove l'utente trova convenienza ad utilizzare la nuova infrastruttura rispetto alle linee attuali che da Opicina portano a Trieste. Verranno inoltre approfonditi gli aspetti di aumento della domanda sul TPL grazie all'inserimento della nuova linea "Cabinovia" nella rete TPL dell'area metropolitana di Trieste."

Riguardo a ciò, si ritiene di evidenziare che la qualificazione della Cabinovia "...quale parte integrante della rete di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di Trieste...", formulata dal Comune, non trova riscontro oggettivo né nell'iter seguito dallo stesso Comune per la definizione del progetto e la sua proposizione a finanziamento statale, né nel contesto normativo di riferimento (la legge regionale di settore n. 23 del 2007), dall'esame dei quali risulta chiaro che la cabinovia **non può che qualificarsi allo stato come Servizio Aggiuntivo** di TPL, realizzato dal Comune, al quale fanno carico anche i conseguenti oneri di gestione.

Solo in tale qualificazione va quindi intesa l'accezione "integrante la rete di TPL" in quanto tale servizio aggiuntivo, necessariamente integra la rete del TPL, in quanto si aggiunge ad essa con servizio che il Comune ha ritenuto autonomamente di realizzare.

Come già evidenziato da questa Direzione Centrale nella seduta della Commissione Regionale impianti a fune del 05 aprile 2022, il percorso individuato dal Comune si inquadra infatti nel contesto di una realizzazione di un impianto a fune per il trasporto pubblico di persone, di cui alla legge regionale 15/1981 e di un suo utilizzo per la realizzazione di servizi aggiuntivi di TPL a fronte della delega (allo stesso Comune) disposta dall'articolo 12, comma 3 della legge regionale n. 23/2007 sulla base dei seguenti presupposti:

- ammissibilità dell'iniziativa riferita agli aspetti economici, giuridici ed amministrativi, riferiti al TPL, come indicato all'art. 5 della legge regionale 15/1981;
- non interferenza con i servizi affidati dalla Regione;
- coerenza con le finalità del PRTPL;
- oneri a carico del bilancio Comunale.

Per quanto sopra, la qualificazione dei servizi che saranno svolti attraverso l'esercizio della cabinovia quali servizi aggiuntivi di TPL a completo onere del Comune, risulta quindi l'unico contesto per il quale la legge regionale 23/2007 attribuisce all'Ente Locale, la delega alla definizione, programmazione e realizzazione di servizi di TPL, che il comune ha configurato per definire e giustificare l'impianto a fune oggetto di finanziamento statale.

3. Accordo di Programma tra Regione e Comune per l'area di Porto Vecchio

Nel paragrafo 1.2 si fa riferimento all'AdP con la Regione e si riporta: *"Un accordo di programma in corso porterà alla riconversione e alla valorizzazione dell'area. In previsione delle numerose attività che si insedieranno (dal ricettivo al congressuale, dal residenziale all'hi-tech, dalle crociere al commerciale), non è pensabile delegare la domanda di mobilità da e per questa zona alle sole modalità di trasporto tradizionali, anche perché entrerebbe in crisi non tanto questa area ma l'intero sistema del traffico cittadino."*

In relazione al parere ex art. 166 della LR 26/2012 relativo alla variante al PRGC relativa alla riqualificazione di Porto Vecchio introdotta con l'AdP suddetto, il Servizio Infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile si è espresso dichiarando la sostenibilità in relazione

alle funzioni previste, con l'integrazione richiesta in AdP di prevedere studi e richiesta di parere alla scrivente direzione ai sensi dell'art.166 della LR 26/2012 per ogni funzione aggiuntiva che venisse prevista nell'Area di Porto Vecchio.

Nello studio presentato per la Variante dell'AdP si limitavano gli impatti sulla rete di primo livello ad un incremento del 14% dei flussi nel tratto basso della GVT che il parere reso valutava sostenibili in ragione della capacità a disposizione della tratta.

Il sistema attuale della viabilità e delle reti di TPL quindi, come dimostrato dallo stesso studio d'impatto presentato da codesto comune, risulta supportare le funzioni attualmente previste nell'Area di Porto Vecchio, pertanto da quanto riportato sembrerebbe che la realizzazione dell'impianto sia preventiva a sviluppi di funzioni successive del Porto Vecchio ancora non precisate che, qualora fossero introdotte, dovrebbero acquisire un parere sulla sostenibilità del sistema viario di primo livello. Si può solo dedurre che Codesto comune ha valutato di anticipare le soluzioni che in occasione della relazione inviata per l'acquisizione del parere ai sensi dell'art. 166 della LR 27/2012 per la Variante introdotta con l'AdP per il Porto Vecchio, aveva ritenuto di dover eventualmente introdurre quando fossero previste nuove funzioni nell'area di Porto Vecchio (con particolare riferimento a quelle croceristiche ma non solo).

Tutto quanto sopra doverosamente premesso, si prende atto che nello Studio presentato per la Variante in oggetto viene descritto come **non significativo** l'impatto sulla rete di primo livello (cap. 5.2) poiché il decremento nell'ora di punta, calcolato in 450 veh, viene ripartito tra diverse origini destinazioni e solo sulla penetrazione costituita dalla SR 58 si avrebbe una diminuzione del 10%.

Verificati gli effetti evidenziati sulla viabilità di primo livello e sulle penetrazioni urbane, verificati i contenuti del PRITMML per la viabilità di primo livello e per le penetrazioni urbane interessate, si conferma la non significatività della Variante in oggetto sulla rete di primo livello.

Distinti saluti

Il Direttore centrale
Marco Padrini

Responsabile del procedimento dott. Marco Padrini (tel. 040-3774962; e-mail:

marco.padrini@regione.fvg.it)

Responsabile dell'istruttoria ing. Iliana Gobbino (tel. 040-3774734; e-mail: iliana.gobbino@regione.fvg.it)