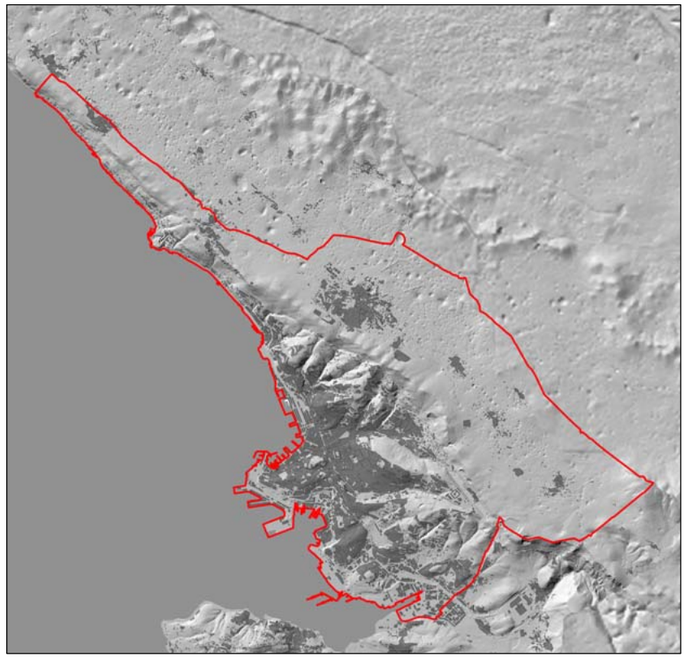
REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA

COMUNE DI TRIESTE

Area Città e Territorio
Servizio Pianificazione Urbana

PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE



Area Città e Territorio
Direttore arch. Marina Cassin

Gruppo di progettazione
Progettazione e Coordinamento generale
Dirigente Servizio Pianificazione Urbana arch. Maria Genovese

Progettisti
arch. Paola Cigalotto
arch. Sabina Anna Lenoci
arch. Francesco Spanò
arch. Roberto Bertossi
arch. Beatrice Micovilovich

Collaboratori
dott.ssa Rossella Diviacco
arch. Ezio Golini
dott. Michele Grison
arch. Francesco Lomuscio
arch. Manuela Parovel
dott. Roberto Prodan

Elaborazioni grafiche
geom. Paolo Cernivani
geom. Andrea Conti
m.o Mauro Pennone
dott. Luca Sussich
dott. arch. Anna Trani
p.i. Andrea Zacchigna

Relazione generale

Dicembre 2015

Rg

TrieSTe

Comune di Trieste

sindaco
Roberto Cosolini

assessore pianificazione urbana, mobilità e traffico, edilizia privata, politiche per la casa, progetti complessi
Elena Marchigiani

area città e territorio
direttore arch. Marina Cassin

gruppo di progettazione

progettazione e coordinamento generale
dirigente servizio pianificazione urbana
arch. Maria Genovese

progettisti
arch. Paola Cigalotto
arch. Sabina Anna Lenoci
arch. Francesco Spanò
arch. Roberto Bertossi
arch. Beatrice Micovilovich

collaboratori
dott.ssa Rossella Diviacco
arch. Ezio Golini
dott. Michele Grison
arch. Manuela Parovel
dott. Roberto Prodan

elaborazioni grafiche
geom. Paolo Cernivani
geom. Andrea Conti
m.o. Mauro Pennone
dott. Luca Sussich
dott. arch. Anna Trani
p.i. Andrea Zacchigna

servizio pianificazione urbana
sig. Cristiano Cerniava
arch. Maria Dreossi
dott.ssa Rita Gregoretti
geom. Luca Kerstich
sig.ra Raffaella Trani

hanno inoltre fornito il loro contributo:

servizio edilizia privata
geom. Alga Bartolomei
arch. Francesco Lomuscio

servizio musei scientifici
dott. Nicola Bressi
dott. Andrea Dall'Asta
dott. Andrea Colla

servizio mobilità e traffico
ing. Sara Borgogna
geom. Edoardo Collini

servizio ambiente ed energia
ing. Fabio Morea
ing. Ettore Durante
dott.ssa Annamaria Spallino

città e territorio
per. Pietro Craighero

servizio edilizia pubblica casa rioni
per. Mohammed Violetta

servizio immobiliare
geom. Enrico Giacomelli
geom. Bruno Provedel

segreteria assessore pianificazione urbana
sig.ra Maria Pia Muscas

studio demografico
Istituto Regionale per gli Studi di Servizio Sociale (IRSSeS)
Corrado Candian
Giuseppe Gesano

studio geologico
dott. geol. Bruno Grego
dott. geol. Paolo Marsich
dott. geol. Giovanni Pietro Pinzani

Si ringrazia per la disponibilità e la collaborazione a titolo gratuito il prof. Livio Poldini, Università degli Studi di Trieste

tirocinanti
dott.ssa Alessia Antoni
dott. Marco Boncompagno
dott.ssa Giada Bovenzi
Elisa Cacaci
dott.ssa Ambra Chiaradia
dott. Alessio Coronica
dott.ssa Lorenza D'Italia
dott. Antonio Dodero
dott.ssa Anna Dordolin
dott.ssa Nerina Gaglioti
Riccardo Laterza
dott.ssa Paola Lenzoni Milli
dott.ssa Sefora Marino
dott.ssa Anna Melis
dott.ssa Sarah Nazzaro
dott. Andrea Peraz
Martina Piazzi
dott.ssa Pierpaola Carlotta Ritossa
dott.ssa Jasmin Risegari
dott.ssa Elisa Scussolin
dott.ssa Margherita Tognon
dott.ssa Maria Antonietta Turco
dott.ssa Anna Valdisteno
Annalaura Vigini
dott.ssa Elisa Zammattio
dott. Fabio Zuccolotto

si ringrazia:
Comune di Trieste
- servizi informativi, innovazione, demografici e decentramento
- ufficio traduzioni
- servizio comunicazione
- coordinamento PTO e amministrativo LLPP
- proiect financing
- servizio strade
- servizio spazi aperti e verde pubblico
- servizio edilizia scolastica e sportiva
- servizi economati
- ufficio stampa
- suap attività economiche
- ufficio contratti
- servizio statistica
- servizi demografici
- anagrafe e stato civile
- area promozione e protezione sociale

ACEGAS-Aps

Associazione MANIFETSO2020,
Salone Gemma |20x30| Faltwerksalon,
Studio Iknoki (Progetto Spazi Opportunità)

Gruppo di lavoro

Il 23 dicembre 2011 la Giunta Comunale ha disposto la costituzione, nell'ambito del Servizio Pianificazione Urbana, dell'Ufficio di Piano.
L'Ufficio è composto da personale interno e personale specialistico esterno individuato attraverso una procedura di selezione pubblica.
Le analisi specialistiche relative ad andamento demografico e studio di compatibilità geologica, geomorfologica e idrogeologica sono state affidate a professionisti esterni che hanno collaborato in maniera organica con l'Ufficio di Piano.
Nella fase di ascolto, l'Ufficio di Piano è stato coadiuvato da un gruppo di studenti iscritti ai corsi di laurea in Architettura e Ingegneria civile dell'Università degli studi di Trieste.
Per ciò che attiene alle analisi paesaggistiche e ambientali, l'Ufficio di Piano si è inoltre avvalso del supporto del prof. Livio Poldini del Dipartimento di Scienze naturali dell'Università degli studi di Trieste e degli specialisti del Servizio Musei scientifici del Comune di Trieste.
Il progetto per il sistema della mobilità è stato supportato dal gruppo di lavoro interno al Comune che ha curato il Piano del traffico approvato a luglio 2013.

Indice

PREMESSA pag. 4

PARTE PRIMA
L'approccio alla costruzione del Piano pag. 5

1.1 Obiettivi pag. 5
1.1.1 Perseguire lo sviluppo sostenibile
1.1.2 Contenere il consumo del suolo
1.1.3 Recuperare, riqualificare, rifunzionalizzare l'esistente
1.1.4 Promuovere la qualità dell'ambiente e del paesaggio
1.1.5 Incentivare una mobilità sostenibile

1.2. Ascoltare la città pag. 6
1.2.1 Ascolto nelle Circoscrizioni
1.2.2 Ascolto dei tavoli tecnici
1.2.3 Spazio dedicato sul sito internet
1.2.4 Richieste di Variante al PRGC
1.2.5 Ascolto interno

PARTE SECONDA
Leggere e interpretare la città nel suo contesto territoriale pag. 8

2.1 Sviluppo sostenibile pag. 9
2.1.1 Sistema economico e produttivo
2.1.2 Piani di settore comunali
Piani comunali della mobilità
Il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano
Piano di settore per la localizzazione degli impianti di telefonia mobile
Piano comunale del commercio
PRUSST
PISUS
Piano Città
Piani comunali di classificazione acustica (PCCA)
Piano d'azione comunale per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico
2.1.3 Piani di altri Enti
Piano Territoriale Infraregionale (EZIT)
Piano Regolatore del Porto (Autorità Portuale)
Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio
2.1.4 Rischi ambientali
2.1.5 Reti tecnologiche
2.1.6 Zone urbanizzate ed edificate
2.1.7 Temi e luoghi di progetto
Il sistema economico produttivo: conoscenza e cultura, turismo, produzione e logistica
La risorsa acqua e le reti tecnologiche
Le prestazioni energetiche della città

2.2 Struttura urbana e consumo di suolo pag. 29
2.2.1 Ricognizioni di area vasta
Evoluzione insediativa
Sette ecologie
Verso una visione di sviluppo alla scala dell'area vasta
2.2.2 Ricognizioni della città fisica
Struttura urbana
Principi insediativi - parti di città
Aggiornamento cartografico
Confronto tra soglie temporali recenti
Sviluppo storico della città: principali soglie storiche
Sviluppo storico della città: borghi storici e addizioni successive
Edificato: altezze degli edifici
Edificato: densità di superficie coperta
Principi insediativi e parti di città: una prima immagine
Principi insediativi: uno sguardo ravvicinato
Centro storico
Centro urbano di pregio ambientale
Nuclei e borghi originari
2.2.3 Stato della pianificazione attuativa
Le previsioni di espansione del PRGC vigente
Ricognizione degli ambiti attuativi approvati
Il regime di salvaguardia
Il quadro di riferimento normativo
2.2.4 Analisi demografica e scenari sulla popolazione
Previsioni demografiche per il Comune di Trieste 2012-2032: lo scenario più probabile
2.2.5 Fabbisogno abitativo
Modalità di calcolo della Capacità Insediativa Residenziale Teorica - CIRTM
2.2.6 Temi e luoghi di progetto
Nella città compatta - centro antico, città degli isolati, borghi carsici
Nella città discontinua - città degli oggetti
Nella città discontinua - città dei giardini, dei giardini del carso
Nella città discontinua - città degli orti
Analisi demografica e scenari per la popolazione
Raffronto tra fabbisogno e capacità insediativa teorica

2.3 Recuperare, riqualificare, rifunzionalizzare l'esistente pag. 50
2.3.1 Servizi
Servizi previsti da PRGC vigente e non realizzati
La città pubblica
Microaree
2.3.2 Aree ed edifici dismessi
2.3.3 Progetti in corso pubblici e privati
2.3.4 Proprietà pubbliche
2.3.5 Aree della grande trasformazione
Campo Marzio
Ex caserma "Monte Cimone" a Banne
Ex caserma "Vittorio Emanuele III" in via Rossetti
Ex Fiera
2.3.6 Temi e luoghi di progetto
La città policentrica e i luoghi del welfare
Il riutilizzo di grandi ambiti dismessi

2.4 Ambiente e paesaggio pag. 64
2.4.1 Uso del suolo
Trasormazioni dell'uso del suolo: carte Moland
Trasformazioni dell'uso del suolo: carte IGM e catasti antichi
2.4.2 Analisi del sistema ambientale
Rete Ecologica Europea "Natura 200" e ZSC
Emergenze naturalistiche, aspetti faunistici
Letture dei paesaggi
Elementi notevoli del paesaggio
2.4.3 Analisi geologiche
2.4.4 Vincoli
2.4.5 Temi e luoghi di progetto
Il funzionamento ecosistemico del territorio
La fauna in città
La conquista del mare
Lo sviluppo agricolo, paesaggi da mantenere e paesaggi da ripristinare

2.5 Mobilità sostenibile pag. 81
2.5.1 Accessibilità stradale
Spostamenti interni
Porto
Ezit
Interventi infrastrutturali nel PRGC vigente
2.5.2 Parcheggi e aree di sosta
2.5.3 Trasporto ferroviario, marittimo, aereo e pubblico su gomma
Il trasporto pubblico su gomma e ferro
Il trasporto ferroviario
Il trasporto aereo
Il trasporto marittimo
2.5.4 Aree pedonali, ZTL e rete ciclabile
2.5.5 Temi e luoghi di progetto
Accessibilità e parcheggi scambiatori/di attestamento
Un nuovo sistema di trasporto pubblico su ferro
La rete ciclabile e pedonale a uso turistico e urbano

PARTE TERZA
Il progetto di Piano

3.1 Due tempi del Piano: Piano struttura e Piano operativo pag. 88

3.2 Piano struttura d'area vasta e comunale pag. 89
3.2.1 Piano struttura d'area vasta
3.2.2 Piano struttura comunale. Sistemi e sottosistemi
Sistema ambientale e del paesaggio
Sistema insediativo
Sistema delle attrezzature e spazi collettivi
Sitema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo
Sistema della mobilità
Aree della grande trasformazione
3.2.3 Contenuti del Piano struttura comunale

3.3 Piano operativo pag. 96
3.3.1 Articolazione del sistema ambientale e del paesaggio
Ambito dei Presidi ambientali e corridoi ecologici
Tavola: Aree di riserva naturale Legge Belci e Parco del Carso
Zone F - Di tutela ambientale
Mosaico ambientale
Zone E2 - Agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi
E3 - Agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo-zootecnici
E4.1 - Agricole paesaggistiche del Carso
E4.2 - Agricole paesaggistiche della Costiera
E4.3 - Agricole paesaggistiche collinari periurbane
Elementi di interesse paesaggistico
3.3.2 Articolazione del sistema insediativo
Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici
Zone A0, A3 e B0
Zone A2 e B0b
Edifici sottoposti a tutela
Aree della riqualificazione e trasformazione
Schede: Verifica di compatibilità paesaggistica
Zone C - Nuova città dei giardini
Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica
Riconversione ecologica e incentivi per la riqualificazione energetica
Scheda: Valutazione della concentrazione dei crediti edilizi nelle zone Bo4, Bg1, Bg2
Zone V, I e O
Schede: Verifica della compatibilità paesaggistica e urbanistica
3.3.3 Aree della grande trasformazione
Schede: Verifica di compatibilità paesaggistica
3.3.4 Articolazione del sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo
Ambito della produzione, della logistica, grande commercio e ricerca
Ambito del turismo e dell'affaccio urbano a mare
Ambiti di riqualificazione urbana I
3.3.5 Articolazione del sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi
Ambiti di riqualificazione urbana II (centri di quartiere)
3.3.6 Articolazione del sistema della mobilità
3.3.7 Progetti individuati dal nuovo Piano

3.4 Norme Tecniche di Attuazione pag. 144

3.5 Flessibilità pag. 145
Sistema ambientale e del paesaggio
Sistema insediativo
Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo
Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi
Sistema della mobilità
Schede progetto

Premessa

Con deliberazione del 22 novembre 2011 il Consiglio Comunale ha approvato le *Direttive* per la progettazione del nuovo strumento urbanistico generale comunale e le relative salvaguardie, la cui scadenza è stabilita entro due anni (novembre 2013).
Dal 1997 il Comune di Trieste è dotato di Piano Regolatore Generale adeguato alla L.R. n. 52/9: la Variante n. 66. La Varante n. 66 è subentrata alla Variante Generale n. 25 e, dalla data della sua approvazione, è stata parzialmente modificata fino alla Variante n. 122.

A distanza di quasi 15 anni l'Amministrazione comunale ha ritenuto improcrastinabile una revisione radicale del proprio strumento urbanistico generale.
Tra le motivazioni che hanno orientato la redazione di un nuovo Piano vi è la necessità di ottemperare a *nuovi adempimenti normativi*. In primo luogo, la decadenza dei vincoli espropriativi e procedimentali rende indispensabile svolgere un attento esame sia del fabbisogno di servizi e infrastrutture pubbliche (allo scopo di verificare la reiterazione dei vincoli attualmente previsti o contemplarne di nuovi), sia degli ambiti per i quali alla previsione generale non ha fatto seguito la formazione di un piano attuativo.
Altre motivazioni risiedono nel *processo di attuazione* della Variante n. 66, in particolare là dove esso ha evidenziato limiti e criticità, divenuti via via più stringenti in rapporto a una crescente sensibilità per i temi della tutela e della valorizzazione del territorio e per la gestione di un tessuto edilizio che, negli anni, si è andato degradando e frammentando in maniera confusa.
Nell'arco di tempo trascorso dall'entrata in vigore della Variante n. 66 si è andata altresì modificando una serie importante di fattori al contorno. Il riferimento è allo *scenario geopolitico ed economico* con cui un Piano Regolatore deve confrontarsi: dalla caduta delle barriere doganali a est, sui confini del territorio comunale, alla necessità di definire un nuovo ruolo e nuove strategie di sviluppo e competitività per il Comune di Trieste in riferimento a un quadro territoriale sempre più ampio e complesso.

Quello qui presentato è *un nuovo Piano Regolatore Generale Comunale*. Si tratta di uno strumento urbanistico concepito *ex novo*, al quale è riconosciuto il compito di portare a sintesi strategie di riqualificazione, valorizzazione e rinnovamento del territorio e della città, improntate a obiettivi di sviluppo sostenibile, tutela e salvaguardia delle risorse presenti.
Le *principali finalità* del nuovo Piano possono essere così sintetizzate:
- rappresentare una visione complessiva per la città di domani, proiettata su un arco temporale di 15/20 anni, attraverso un progetto di insieme improntato ai principi della qualità urbana, della qualità del territorio e della sostenibilità dello sviluppo;
- governare in maniera equa e corretta il rapporto tra gli interessi pubblici o collettivi della comunità e quelli particolari dei singoli cittadini, operatori e portatori di interessi;
- rideterminare la capacità insediativa del Piano e ridefinire gli strumenti di calcolo della medesima, con riferimento ai criteri di cui al DPGR n. 0126/Pres. del 20 aprile 1995, alla luce di proiezioni attualizzate dell'andamento demografico (proiezioni che hanno portato a rivedere il dimensionamento che la Variante n. 66 calcolava pari a 270.000 residenti).
Affinché il Piano possa dare risposte concrete a carenze, opportunità, bisogni emergenti dai territori contemporanei si ravvisa altresì la necessità che esso prefiguri un insieme di *interventi e progetti fattibili nel lungo, medio e breve periodo*. Il Piano è perciò mirato a:
- delineare un quadro di prospettive e orientamenti per uno sviluppo sostenibile del territorio;
- individuare i progetti strategici prioritari per la riqualificazione della città e del territorio comunale nel loro complesso;
- individuare i progetti di opere pubbliche e non (quali infrastrutture, spazi aperti e verdi pubblici, attrezzature e servizi, edilizia sociale), specificamente orientati alla riqualificazione spaziale e alla rigenerazione sociale ed economica dei rioni e delle parti di cui si compone il territorio urbano.

Il percorso di costruzione del Piano si è sviluppato a partire sia dagli *obiettivi stabiliti dalle Direttive* approvate dal Consiglio Comunale (discussi e approfonditi negli incontri e tavoli in cui si è strutturato il processo di partecipazione e ascolto), sia da un'*analisi tecnica* che ha utilizzato strumenti operativi e concettuali inediti, facendo emergere nuovi punti di vista sul territorio e sulle sue possibilità di sviluppo.
Affrontare l'obiettivo della sostenibilità, ad esempio, ha comportato la messa in campo di nuove analisi relative alle risorse già presenti e alle loro potenzialità di valorizzazione. Così, il tema del consumo di suolo e il ruolo affidato al progetto di paesaggio hanno imposto di guardare da diverse prospettive ai terrazzamenti in abbandono e di ripensare a strategie differenti per il riutilizzo a fini agricoli di tutto l'ambito della Costiera. Ambito, quest'ultimo che, sin dal Piano Regolatore del 1934, era stato destinato all'edificazione, sia pure con un progressivo ridimensionamento, nel tempo, di tale previsione.

Dagli obiettivi ai temi e ai luoghi del progetto
La prima fase del lavoro di redazione del Piano si è conclusa con una doppia serie di input progettuali.
Da un lato, le questioni emerse dal processo partecipato (tavoli tematici, tavoli tecnici, incontri con le Circoscrizioni, questionari), che hanno prodotto una serie di immagini future per la città. Dall'altro, i temi interpretativi risultanti dall'implementazione e dalla rielaborazione dei dati raccolti attraverso l'analisi tecnica. Intersecando questi due punti di vista, sono stati individuati *i temi* e *i luoghi del progetto*, riferibili a ognuno dei cinque obiettivi delle Direttive.

Prospettive e orientamenti
Temi e luoghi del progetto concorrono a delineare un quadro di prospettive e orientamenti per uno sviluppo sostenibile del territorio, individuabili nei seguenti campi di intervento:
- turismo;
- conoscenza, ricerca e produzione a basso impatto;
- agricoltura come opportunità per la gestione attiva del paesaggio;
- sostituzione edilizia piuttosto che consumo di suolo;
- forme di mobilità alternative;
- risparmio energetico;
- mosaico ambientale connesso al funzionamento ecologico del territorio.

Le componenti e i documenti del Piano
Il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste si compone di tre parti, connotate da diverse valenze progettuali e prescrittive.

Il Piano struttura d'area vasta
La lettura dei caratteri fisici e la disamina dei processi e dei progetti in atto e in programma alla scala ampia del territorio nazionale e transfrontaliero hanno portato alla redazione di un primo gruppo di documenti costitutivi del Piano, preposti a rappresentare l'insieme degli *elementi strutturanti le scelte urbanistiche alla scala dell'area vasta.* Gli elaborati sono stati redatti e condivisi attraverso vari incontri con gli amministratori dei Comuni limitrofi. Pur non avendo valenza direttamente prescrittiva, essi definiscono un'importatante cornice di riferimento per i contenuti progettuali del Piano.

Il Piano struttura comunale
Trale componenti a valenza prescrittiva, il Piano struttura è quella preposta a tradurre gli orientamenti generali per uno sviluppo sostenibile in un *disegno complessivo di progetto*. Il Piano struttura si articola in *sistemi* e *sottosistemi*. Essi definiscono sia le invarianti strutturali del territorio, le prestazioni e i ruoli delle diverse parti di città, sia la mappa delle aree della grande trasformazione.

Il Piano operativo
Principale componente prescrittiva, il Piano operativo comprende in particolare le Tavole di zonizzazione, le Norme Tecniche di Attuazione e le Schede progetto.
Al Piano operativo è assegnata la funzione di individuare *gradi e modi per la conservazione, la riqualificazione* e *la trasformazione della città* e *del territorio*, laddove alle Schede progetto è attribuito il compito di fornire *specifici indirizzi* e *prescrizioni per gli interventi ritenuti di maggiore valenza strategica per lo sviluppo futuro*.

I contenuti di questa Relazione
Nell'intento di fornire una vera e propria "mappa di navigazione" per la lettura dell'insieme articolato dei documenti costitutivi il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, questa Relazione riporta e argomenta:
1) gli input derivanti dalle Direttive e la sintesi degli esiti della fase di ascolto (*Parte prima*);
2) la sintesi delle analisi, dei temi e dei luoghi di progetto affrontati dal Piano e riferiti agli obiettivi delle Direttive (*Parte seconda*);
3) la descrizione delle scelte progettuali riportate nei Piani struttura d'area vasta e comunale, nonché la loro traduzione nelle componenti e nei contenuti normativi del Piano operativo e delle Schede progetto (*Parte terza*).

1.1 Obiettivi

Nel comune di Trieste, forme e sistemi territoriali tra loro molto diversi convivono e si integrano a disegnare peculiarità e caratteristiche di un territorio variegato e ricco di risorse. A ciò si aggiungono valori peculiari della storia e dell'attualità di Trieste. Dal rapporto con il mare, alla ricchezza di insediamenti scientifici, alla presenza di luoghi segnati da una forte vocazione turistica e multiculturale, si tratta di temi che necessariamente vanno tenuti in considerazione nella definizione di strategie di progetto per il territorio. Il nuovo Piano valuta criticità e potenzialità di tali risorse e valori, fondando su di essi linee di trasformazione e sviluppo secondo gli obiettivi che seguono.

1.1.1 Perseguire lo sviluppo sostenibile

Il nuovo Piano ha iniziato il proprio iter di formazione nel vivo di una crisi economica di livello nazionale e internazionale. Una crisi di carattere strutturale, dal forte impatto sul tessuto economico locale. Appare quindi quanto mai importante focalizzare un'attenzione particolare sull'obiettivo di perseguire lo sviluppo equilibrato di attività e insediamenti economici già presenti e di nuovo impianto.
Le scelte fondamentali del Piano hanno come riferimento la vocazione naturale di questa area a una *economia caratterizzata da flussi e relazioni, di e tra idee, persone, merci*. Dall'economia del mare ai servizi avanzati, dal turismo di qualità al sistema della conoscenza: le potenzialità di Trieste richiedono *scelte strategiche di qualità* per l'utilizzo ottimale della risorsa territorio, delle infrastrutture, del patrimonio edilizio.
In sinergia con altri strumenti di indagine e di gestione territoriale e in collaborazione con gli altri enti che sul territorio svolgono una specifica attività di indirizzo pianificatorio ed economico – dalla Provincia di Trieste all'Autorità Portuale, dall'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT) all'Area di Ricerca, alla Camera di Commercio, all'Università – sono state valutate e definite le strategie per dare corpo a *forme innovative di sviluppo e competitività nei settori dell'economia*, siano essi industriali, portuali, del commercio, del turismo, dell'agricoltura o del terziario.
La sollecitazione a definire nuovi ruoli, prospettive, soluzioni localizzative e spaziali di funzioni e attività emerge altresì da un confronto con le realtà contermini, in un'area vasta che comprende sia il territorio nazionale sia quello della confinante Slovenia.
Nello specifico, per quanto riguarda il *settore primario*, il Piano propone di supportare l'agricoltura tradizionale non intensiva e la produzione di qualità, sostenendo la zootecnia e il pascolo, valutando il possibile recupero e la reintroduzione di infrastrutture e reti di supporto alle attività agricole, favorendo un uso anche turistico e ricettivo degli insediamenti agricoli e del patrimonio edilizio interno ai borghi sull'altipiano.
Per quanto attiene al *settore industriale*, particolare attenzione è stata posta al grande patrimonio di aree, fabbricati e infrastrutture presenti nella zona di interesse regionale in gestione di EZIT. Il nuovo Piano Regolatore Generale Comunale intende infatti preservare le realtà produttive esistenti nell'ambito della più ampia pianificazione di livello infraregionale, lavorando – compatibilmente con le problematiche legate al Sito Inquinato (SIN) – sui temi della riqualificazione del contesto ecologico-ambientale e del patrimonio edilizio e infrastrutturale dismesso, dell'insediamento di attività complementari a quelle produttive (funzionali allo sviluppo di un vero e proprio Parco industriale), dell'efficientamento energetico di edifici esistenti e di nuovo impianto, del rapporto con gli insediamenti urbani circostanti.
Nelle prospettive di sviluppo delineate dal nuovo PRGC un ruolo strategico viene assegnato anche al rafforzamento delle sinergie tra mondi della produzione e della ricerca, attraverso sia una maggiore commistione di usi e attività all'interno degli ambiti specificamente dedicati agli insediamenti industriali, sia l'individuazione di nuove aree di espansione per le attività scientifiche e i loro spin-off.
Per quanto riguarda infine le aree portuali (Porto Vecchio e Porto Nuovo), il nuovo PRGC conferma le previsioni contenute nel Piano Regolatore del Porto approvato dal Comitato Portuale in data 19.05.2009, ai fini di un recupero e di una valorizzazione complessiva dell'affaccio della città sul mare.

1.1.2 Contenere il consumo di suolo

La qualità di un territorio è anche l'esito dell'attenzione prestata, nel corso del tempo, alle modalità del suo utilizzo.
Negli ultimi decenni, *pur a fronte di un calo demografico, l'edificazione a destinazione residenziale ha continuato a espandersi,* interessando aree verdi e agricole. La Variante n. 66 ha assunto tale dinamica come la risposta a una richiesta di mobilità interna al territorio. Mobilità letta anche come conseguenza dell'espressione di un bisogno di migliore qualità dell'abitare, al quale la città non era più in grado di fornire risposte.
A distanza di 15 anni, la contraddizione tra trend demografici e continua espansione del costruito va risolta, incidendo su tutti i fattori che nella Variante n. 66 giustificavano la diffusione dell'urbanizzato.
Pur assumendo l'obiettivo di invertire la tendenza alla decrescita della popolazione, *il nuovo Piano intende modificare la domanda abitativa* finora espressa su tipologie insediative a elevato consumo di suolo, *lavorando sul miglioramento della qualità (e della competitività) dell'abitare all'interno della città*.
L'intento di contenere il consumo di suolo limitando l'urbanizzazione di nuove aree prende corpo da una valutazione attenta dell'utilizzo attualmente fatto dello spazio urbano e del reale grado di infrastrutturazione delle espansioni succedutesi nel tempo. L'esame delle potenzialità insediative della città esistente e dei borghi sull'altipiano, del patrimonio di aree dismesse o di futura dismissione, la proiezione delle dinamiche demografiche e di mobilità della popolazione, assieme a quella delle dinamiche dell'economia, concorrono a *definire un realistico fabbisogno abitativo ed una realistica capacità insediativa teorica*, quindi a circoscrivere l'utilizzo della risorsa suolo a fini abitativi.
Parallelamente, il Piano individua procedure e strumenti tesi a promuovere e incentivare pratiche di *recupero, ristrutturazione e sostituzione dei tessuti edilizi esistenti, al fine di aumentarne la qualità insediativa ed energetica*.

1.1.3 Recuperare, riqualificare, rifunzionalizzare l'esistente

Gli ambiti urbani sono composti da un vasto patrimonio di edifici e aree con gradi diversi di utilizzo e diverse tipologie di funzione. In alcuni casi, non sussistendo più né usi né funzioni, il costruito è diventato o sta per diventare contenitore vuoto.
Per essere appieno compresa e governata, questa complessa situazione richiede la messa in campo di scale di lettura e di approfondimenti conoscitivi diversificati in relazione alle funzioni del costruito, al suo grado di utilizzo e alle caratteristiche tipologiche ed architettoniche che gli sono proprie.
Nel nuovo Piano, gli obiettivi del recupero e del riuso del patrimonio edilizio esistente si coniugano a un *ripensamento delle modalità di funzionamento del territorio urbano secondo l'idea di una città policentrica ed equilibrata*, in cui la localizzazione di nuovi usi e attività di interesse collettivo supporti il superamento della contrapposizione di aree centrali e periferiche.
Nell'ambito degli interventi di recupero e rigenerazione urbana, il nuovo Piano *individua siti e delinea progetti per la riqualificazione e la messa a sistema di spazi aperti a disposizione della collettività*, come parchi e giardini, spazi di relazione e di coesione sociale.
Parallelamente, le disposizioni contenute nel Piano non si limitano a interventi di "maquillage edilizio", ma si ampliano a comprendere *operazioni più ampie e integrate di ristrutturazione edilizia e urbanistica*, fondate sulla compresenza e sulla mescolanza di attività diverse (produzione, terziario, residenza, servizi), nell'intento di ricreare parti complesse di città.
Il Piano si propone infine di favorire la sostituzione di edifici incoerenti con le attuali necessità abitative, *incentivando significativamente sia la ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione, sia la riqualificazione del patrimonio esistente,* tramite adeguate premialità tese a promuovere l'adeguamento a più elevati standard di efficienza energetica e sicurezza.

1.1.4 Promuovere la qualità dell'ambiente e del paesaggio

Più della metà del comune di Trieste (sia ambiti costruiti, sia aree libere) è sottoposto alle tutele sancite dalle Parti seconda e terza del Dlgs. 42/2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio". Dalla originaria apposizione dei vincoli, il territorio si è andato via via modificando; ciò ha comportato, in diversi casi, la trasfomazione di quelle peculiari situazioni ambientali e paesaggistiche che avevano reso indispensabili i provvedimenti di tutela.
A tutt'oggi, però, ancora manca un piano paesaggistico regionale, ossia uno strumento specificamente preposto a dare contenuto alle declaratorie di vincolo e a fornire criteri per una salvaguardia ambientale e paesaggistica di tipo attivo, congruente alle istanze di sviluppo sostenibile del territorio e di valorizzazione delle sue risorse.
Il nuovo Piano assume il compito di *fornire una visione progettuale* (non solo quindi meramente vincolistica) *per l'ambiente e il paesaggio*. Tale visione si costruisce attraverso la composizione e la messa in rete degli spazi aperti e verdi esistenti e potenziali. Al sistema di questi spazi il Piano assegna un *ruolo strutturante le scelte di sviluppo futuro*, a partire da un'analisi attenta di valenze ecologiche e paesaggistiche e di potenzialità di utilizzo (dalle funzioni collettive e ludiche, a quelle naturalistiche e produttive).
La definizione del sistema ambientale e di paesaggio si estende perciò dal territorio esterno, fino ai margini della città e all'interno delle aree della residenza, della produzione, della ricerca, nell'intento di individuare misure e criteri per una corretta contestualizzazione di attività e usi del territorio e per la riduzione dei loro impatti.
Dal momento che una città sostenibile si pone il problema di organizzare reti e sistemi ecologici e ambientali per quanto possibile continui nel proprio tessuto urbano, la dotazione di aree verdi aperte all'uso collettivo costituisce parte integrante anche delle disposizioni fornite dal Piano per le aree della trasformazione da esso individuate.

1.1.5 Incentivare una mobilità sostenibile

Il prevalere della mobilità privata su gomma, rispetto al trasporto pubblico e alla mobilità ciclo-pedonale, comporta crescenti flussi nelle arterie stradali, difficoltà di accesso veicolare al centro storico, carenze infrastrutturali relative alla sosta, minore fluidità all'interno del sistema urbano.
Il nuovo Piano fa proprio l'obiettivo di *promuovere nuove forme di mobilità*, in particolare finalizzate a pedoni, ciclisti, utenza debole e trasporto pubblico e collettivo, delineando una strategia complessiva che pone particolare attenzione alla sostenibilità del sistema infrastrutturale e della mobilità stessa, limitando le condizioni che impongono l'utilizzo dell'autovettura privata.
Coerentemente a tale obiettivo, il Piano propone di *massimizzare l'utilizzo delle infrastrutture stradali esistenti e il riuso della rete ferroviaria che già attraversa la città e la connette all'altipiano*, anche al fine di limitare il consumo del suolo e l'introduzione di vincoli nuovi o reiterati di esproprio.
Il Piano prefigura altresì un *disegno urbano e territoriale orientato a integrare la rete ciclo-pedonale* secondo criteri di connessione e capillarità. L'intento è migliorarne sicurezza, attrattività anche a fini turistici, competitività rispetto alla mobilità motorizzata, garantendo una maggiore accessibilità ad attrezzature e altre polarità urbane ed extraurbane.

1. 2 Ascoltare la città

Il confronto e il dialogo rappresentano strumenti tecnici indispensabili per la redazione di un Piano che sia coerente alle domande e ai bisogni espressi dal territorio. Il processo di formazione del nuovo Piano Regolatore di Trieste è stato accompagnato da percorsi di ascolto e partecipazione di cittadine e cittadini, degli operatori economici e sociali, dei soggetti pubblici e privati che a vario titolo concorrono attivamente alla trasformazione della città, al mantenimento e alla gestione dei suoi spazi e attività.
Attraverso le Circoscrizioni, i cittadini sono stati informati e hanno potuto contribuire, mediante la compilazione di specifici questionari, alla costruzione di una visione futura per il proprio quartiere e per la città nel suo insieme.
Attraverso gli incontri tecnici e i tavoli tematici, i soggetti portatori di interesse, che hanno aderito all'invito dell'Amministrazione comunale, hanno potuto offrire i loro spunti di riflessione sulla città e sul suo sviluppo, indicando modalità possibili e peculiari per il raggiungimento degli obiettivi delle Direttive.
Nel corso di tavoli istituzionali, il coinvolgimento degli enti territoriali competenti ha infine consentito di avviare un percorso, che ha portato alla predisposizione di una visione strategica condivisa alla scala dell'area vasta.

1.2.1 Ascolto nelle Circoscrizioni

A partire dall'8 maggio 2012, per 7 settimane, presso le sette Circoscrizioni del Comune di Trieste, presenti l'Assessore alla Pianificazione urbana arch. Elena Marchigiani, l'Ufficio di Piano e un gruppo di studenti dell'Università degli studi di Trieste (impegnati in attività di stage presso l'Amministrazione), sono stati organizzati *incontri di presentazione del percorso di Piano* e *di illustrazione degli obiettivi delle Direttive*.
Nel corso di tali incontri è stato distribuito un *questionario di indagine*. Il questionario è stato pubblicato anche sul sito della rete civica comunale, per consentirne la più ampia diffusione. Durante la settimana dedicata a ogni singola Circoscrizione, gli studenti dell'Università di Trieste sono stati presenti presso la sede della Circoscrizione stessa e nel rione, per fornire e raccogliere informazioni, nonché per sviluppare un'importante operazione di *rilievo sul campo di spazi e usi del territorio*.
In particolare, il questionario ha dato modo alla cittadinanza di esprimere opinioni e di fornire dati utili su potenzialità e criticità relativamente al proprio quartiere e alla città nel suo complesso. La fase di compilazione dei questionari e di raccolta dei report degli incontri organizzati nelle Circoscrizioni si è conclusa il 21 luglio 2012, con i seguenti esiti:
- 2.500 questionari distribuiti sia in lingua italiana che slovena;
- più di 1.500 questionari compilati;
- più di 8.000 accessi al sito web.

Tutte le Circoscrizioni hanno partecipato attivamente all'organizzazione degli incontri e alla distribuzione e raccolta dei questionari.

Questionari

La fascia d'età delle persone che più delle altre hanno compilato il questionario è quella tra i 25 e 44 anni, con una prevalenza delle persone di sesso femminile.
Entrando nel merito delle risposte al questionario riferite alla città, si rileva un deciso interesse verso le *tematiche della riqualificazione e del recupero del patrimonio esistente*, per quanto attiene sia alle abitazioni, ritenute troppo vecchie e troppo care, sia agli edifici dismessi, per i quali si auspica il riutilizzo a spazi e attrezzature per giovani, anziani, per lo svago e culturali.
Relativamente alla *dotazione di servizi*, si rileva una fortissima esigenza di spazi verdi attrezzati; a tal fine si ritiene debbano essere riutilizzati anche spazi ed edifici dismessi. Seguono, in ordine di importanza, la necessità di realizzare/ampliare aree per parcheggi, spazi e attrezzature per giovani, famiglie e anziani, centri culturali, servizi assistenziali e sanitari, scuole.
In termini generali, gli *spazi liberi* dovrebbero essere mantenuti vuoti e, per la maggioranza dei compilatori, essere utilizzati oltre che per attività di svago e ricreazione, anche per orti sociali/giardinaggio. Si segnala inoltre che il 47% delle persone si è dichiarato disponibile a prendersi cura di aree verdi pubbliche/spazi pubblici cittadini.
Per quanto attiene, invece, agli aspetti legati alla *mobilità*, si rileva che il modo più utilizzato di muoversi in città è a piedi e con i mezzi pubblici. Seguono il motociclo, l'automobile, la bicicletta. Dalla lettura dei questionari si evince una forte richiesta di aree e percorsi pedonali e di potenziamento del servizio pubblico; vengono ritenuti importanti e utili sia l'incremento di piste ciclabili, sia interventi di manutenzione stradale.
Per quanto attiene ai parcheggi emerge la necessità di incrementare il numero di quelli pubblici di interscambio gratuiti, rispetto a quelli a pagamento o pertinenziali.
Infine, per quanto riguarda il *sistema economico*, si evidenzia che ben il 74% dei compilatori non è soddisfatto delle opportunità di lavoro offerte da Trieste.
Le attività che si vorrebbe venissero sviluppate sono principalmente quelle legate al turismo, alla scienza, alla ricerca e al porto. Coerentemente a queste ipotesi di sviluppo, la Trieste del domani viene rappresentata come la "città della scienza e della ricerca avanzata", la "città della cultura e del turismo", "la città del porto".
Dalla domanda riferita alle Direttive impartite per la formazione del Piano emerge l'importanza assegnata a tutti e cinque gli obiettivi, con una leggera prevalenza dei temi connessi al recupero dell'esistente, al contenimento del consumo di suolo e alla promozione della qualità dell'ambiente e del paesaggio.

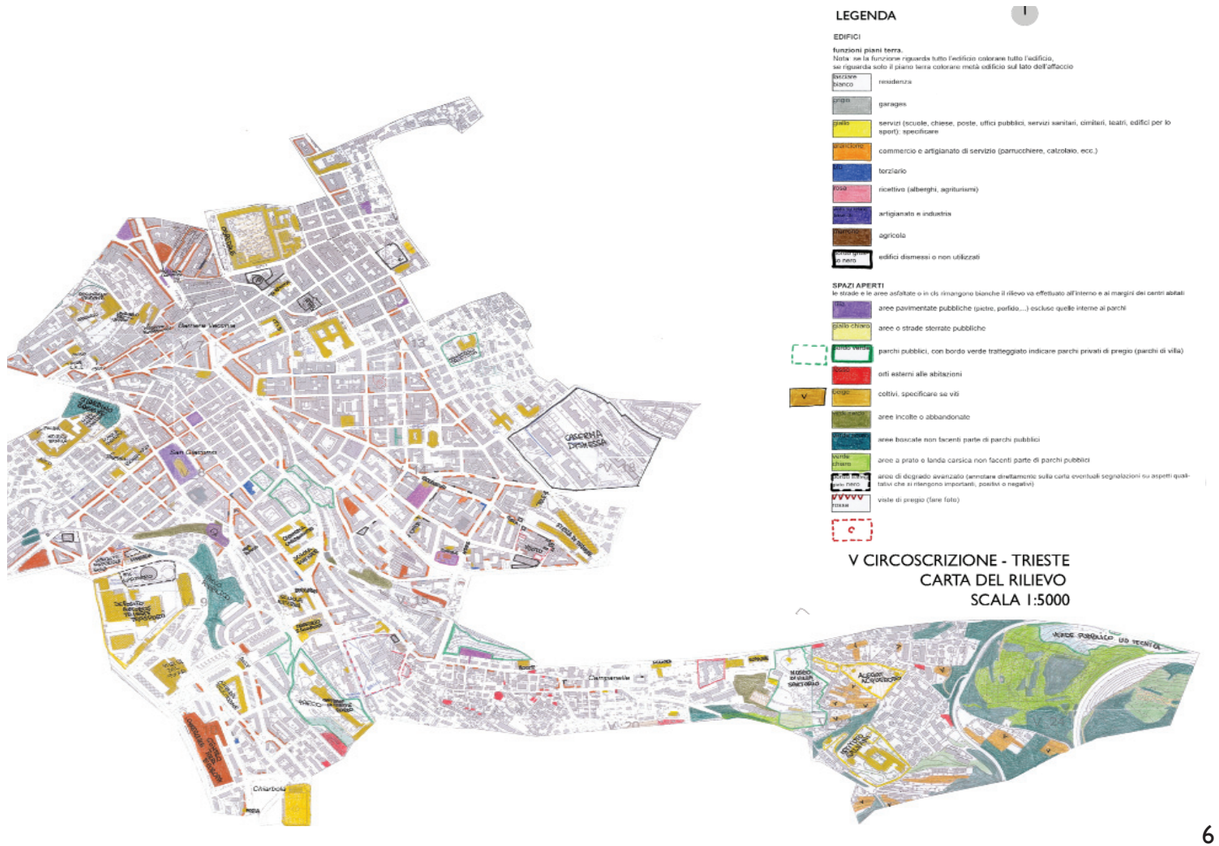
Rilievo

Oltre a supportare la diffusione e la compilazione dei questionari, nel corso delle settimane di permanenza nelle Circoscrizioni, gli stagisti coinvolti (studenti dell'Università degli studi di Trieste) hanno effettuato un *rilievo sul campo degli usi del territorio*.
Il rilievo ha fornito un quadro complessivo dello stato di fatto, che è andato a integrare una serie di mappe riassuntive del lavoro di ascolto sviluppato con i questionari nelle singole Circoscrizioni.
In particolare, sulla base delle informazioni reperite, è stata realizzata una *mappatura dei luoghi di aggregazione, dei fronti commerciali e dei servizi esistenti,* che ha consentito di sviluppare un importante lavoro di individuazione delle *centralità a scala rionale*.
Le centralità sono state riconosciute sulla base della concentrazione di servizi e attività, delle relazioni tra queste e i modi d'uso dello spazio aperto, tenendo conto della morfologia del territorio (colli e valli), al fine di comprendere quali sistemi di luoghi funzionino nel concreto da poli di attrazione. Le centralità individuate sono state distinte in puntuali, lineari e diffuse, sulla base degli elementi strutturanti lo spazio aperto e della loro conformazione.
Un'ulteriore *carta* è quella *delle identità*. Essa individua i luoghi indicati come i più rappresentativi del proprio rione/borgo, sulla base delle risposte fornite alla domanda riportata nel questionario. Una domanda, quest'ultima, semi-aperta, che lasciava quindi la libertà di nominare un luogo specifico o una specifica tipologia di spazi (piazza, viale, …).
La mappatura predisposta distingue tra spazi aperti, percorsi ed edifici, oltre a riportare i limiti delle Circoscrizioni e i nomi di rioni e borghi.
La *carta dell'abbandono* e *dei desideri* individua infine tutti gli spazi e gli edifici segnalati dai cittadini come da riqualificare o rifunzionalizzare, o rilevati come abbandonati e degradati durante i sopralluoghi. Gli spazi sono distinti tra edifici, spazi aperti e vie. Per quanto riguarda l'edificato, sono riportati sia luoghi che presentano un alto livello di degrado, sia edifici in buono stato di conservazione ma non utilizzati. Per quanto riguarda le aree libere, il riferimento è sia a spazi da riqualificare (quali vie, vicoli, androne e piazze), sia a grandi aree dismesse da rifunzionalizzare completamente.

1.2.2 Ascolto dei tavoli tecnici

Tra le attività di ascolto un'importante funzione di consultazione è stata attribuita sia agli *incontri* con i soggetti già interpellati nella fase di stesura delle Direttive (ordini professionali, associazioni di costruttori, ambientalisti, altre categorie economiche), sia ai *cinque tavoli* organizzati con numerosi portatori di interesse, autoconvocatisi sulla base di regole rese note sul sito internet del Comune.
In particolare, i tavoli sono stati finalizzati alla messa a fuoco di alcune questioni di prospettiva, ossia progettualità, visioni, potenzialità e problemi che i diversi attori territoriali vorrebbero vedere valorizzati e trattati nel nuovo Piano.
La discussione si è concentrata su *alcune domande di carattere strategico per lo sviluppo futuro della città*:
1. Dove sarà Trieste? Prospettive alla scala di area vasta;
2. Cosa farà Trieste? Economie e ricerca;
3. Quali nature ha Trieste? Ambienti e paesaggi;
4. Come fare di Trieste una città più bella e abitabile? Questioni di qualità urbana;
5. Quali case e servizi a Trieste? Questioni di *welfare*.

Successivamente allo svolgimento dei tavoli, all'Ufficio



di Piano sono pervenuti 26 contributi da enti, associazioni, ordini professionali. Tutti sono stati esaminati e tradotti in temi e indirizzi per la stesura del nuovo strumento urbanistico. Di seguito se ne riporta una sintesi.

Sviluppo economico

Per quanto attiene allo sviluppo del territorio, una delle richieste ricorrenti e trasversali attiene alla valorizzazione dei luoghi di valenza storico-paesaggistica e delle loro peculiarità, in funzione del potenziamento dell'*attrattività turistica*.
Ciò che emerge è l'assegnazione alla città storica, a Barcola e al Carso del ruolo di luoghi privilegiati per lo sviluppo di un turismo del tempo libero e del "leasure", basato sull'incremento dell'offerta ricettiva privata (B&B), di quella enogastronomica connessa alle attività agricole esistenti, in sinergia con la valorizzazione e il potenziamento delle zone balneari e di quelle dedicate alla nautica. L'appello è a ripensare il sistema turistico cittadino in maniera organica, incrementando le offerte museali e culturali, incentivando quelle connesse alla musica, al cinema e all'editoria, anche attraverso la realizzazione di adeguati servizi. Si ritiene altresì che il turismo in città debba essere promosso in maniera integrata al soddisfacimento delle richieste provenienti dal mondo del lavoro e della ricerca, tramite previsioni urbanistiche che consentano la riqualificazione e l'ampliamento delle strutture esistenti nelle aree centrali.
Allo stesso modo, il sostegno al *piccolo commercio* è visto come un importante strumento di riqualificazione del centro città e dei quartieri periferici, dei quali contribuisce a migliorare le condizioni di vivibilità e attrattività.
Non meno strategica è considerata la crescita delle *eccellenze scientifiche e degli enti di ricerca*. Una crescita che deve essere supportata dalla costituzione di una rete anche fisica di connessioni al fine di evitare la dispersione territoriale.
Per quanto attiene ai *settori della produzione*, molti contributi di sono soffermati su quello dell'*agricoltura* e sulle sue potenzialità di crescita.
In questa prospettiva, grande importanza è assegnata agli esiti del lavoro che ha portato, sotto la guida della Provincia, alla redazione del *Masterplan del Carso* (2012), con particolare riferimento all'individuazione – in relazione alla vocazione specifica dei singoli ambiti – delle aree da destinare al settore vitivinicolo e alle colture di pregio (tra le quali gli ulivi), all'agricoltura biologica e a quella specializzata, alla silvo-zootecnia.
La richiesta è di procedere a una verifica puntuale delle dotazioni infrastrutturali (strade poderali, reti irrigue), al fine di valutare l'attuazione di interventi volti a consentire una moderna gestione dei fondi. I contributi si sono inoltre soffermati sulla possibilità di realizzare manufatti a supporto delle attività agricole, sulla tutela e sull'utilizzo delle aree pastinate e sulle modalità di attuazione di tali misure.
Ricorrente è stato l'appello a dare risposta adeguata allo sviluppo dell'*artigianato* e della *piccola e media impresa*, anche offrendo nuove localizzazioni alle iniziative imprenditoriali in uscita dalle strutture di AREA Science Park.
Per quanto riguarda nello specifico l'altipiano, viene auspicata la conferma e l'ampliamento delle zone produttive.
Altra necessità fortemente sentita è quella di coordinare le politiche della Amministrazione comunale con quelle dell'Ente Zona Industriale (EZIT) e dell'Autorità portuale, riconoscendo, per queste ultime, un ruolo fondamentale nelle politiche di sviluppo della città. Per le *aree industriali di interesse regionale* e per quelle del *Porto Nuovo* viene in primis auspicata la realizzazione di adeguati collegamenti infrastrutturali.

Ambiente e paesaggio

I temi dell'ambiente e del paesaggio sono stati al centro di numerosi contributi.
Generalmente auspicata è la tutela delle aree di interesse paesaggistico ed ambientale, dal mare al Carso, indipendentemente dalla presenza di vincoli di carattere sovraordinato. In tale prospettiva sono stati offerti spunti per la *classificazione del territorio comunale in diverse classi di valore*. Sono state inoltre fornite indicazioni circa la necessità di soprassedere ad alcune previsioni di nuovi insediamenti in relazione alle peculiarità dei luoghi.
Per contro, si riscontra la richiesta di evitare eccessi vincolistici in relazione alle necessità delle attività agricole. Sempre in relazione alle attività agricole, un tema di rilievo attiene al *recupero* e al *riutilizzo dei pastini*, laddove diversi contributi si sono soffermati su tecniche ingegneristiche e indirizzi progettuali.
Ma il concetto di paesaggio si estende a comprendere anche l'*ambiente costruito* e le sue valenze storiche e culturali. In questo caso l'appello è a riconnettere le diverse parti della città, i loro elementi e ambiti di valore, sempre nella prospettiva di potenziare l'attrattività turistica di Trieste e del suo territorio. Grande importanza acquista il sistema degli s*pazi aperti verdi*, del quale si richiede una maggiore continuità e diffusione all'interno dei tessuti urbani, anche attraverso la realizzazione di nuovi orti sociali.

Riuso e riqualificazione dell'esistente

Per quanto riguarda i temi dell'uso del suolo, del rinnovo e della riqualificazione dell'esistente, alcuni contributi hanno evidenziato la necessità di determinare la *capacità insediativa* sulla base di dati realistici in merito all'*evoluzione demografica*.
Anche se ampiamente condivisa è la necessità di *contenere il consumo di suolo* incentivando il riutilizzo dell'esistente, le indicazioni fornite dai tavoli si articolano su diversi fronti. Alcune, anche dettagliate, riguardano la segnalazione di specifiche zone da preservare da nuovi insediamenti, unitamente ai parametri da assegnare alle singole zone omogenee di Piano. Altri contributi rilevano invece come non si possa escludere completamente la possibilità edificatoria, soprattutto in riferimento alle legittime aspettative dei proprietari di piccole aree edificabili.
Ulteriori richieste sono pervenute in merito alla necessità di *attivare strumenti innovativi*, orientati a ravvivare l'attività edilizia e a riqualificare le parti storiche della città, quali perequazione, compensazione e premialità/incentivi.
Per quanto attiene agli edifici dismessi, dai più viene auspicata una *riconversione dei grandi contenitori* verso destinazioni di tipo pubblico, quali servizi per giovani e anziani, attività culturali, ma anche funzioni commerciali, per la ricerca e residenziali. Nel campo degli interventi residenziali sono ritenute importanti sia la realizzazione di edilizia sovvenzionata, sia la sperimentazione di nuovi modi di abitare come la coabitazione sociale. Ampio spazio trova altresì la richiesta di riutilizzo di edifici dismessi in centro città per la realizzazione di parcheggi di uso pubblico e privato.
I contributi presentati hanno infine fornito indicazioni su modalità operative tese alla *semplificazione delle procedure per l'ottenimento dei titoli abilitativi*.

Mobilità e sosta

Per quanto attiene al tema della mobilità i contributi si concentrano, sostanzialmente, su due argomenti: lo sviluppo della rete ciclabile e il sistema delle grandi vie di comunicazione.
Relativamente al primo, condivisa è la necessità di implementare – quale supporto per lo sviluppo turistico – la *rete cicloturistica sull'altopiano e nel centro città*.
Viene inoltre rimarcato come il *sistema della grande viabilità debba essere inquadrato in una prospettiva d'area vasta*, in coerenza con le scelte attuate nei comuni limitrofi e, più in generale, nell'area che va da Trieste verso Slovenia e Croazia.
Altri contributi sottolineano la necessità di migliorare i collegamenti interni alla città, attraverso la v*elocizzazione dei trasporti pubblici*, ovvero la realizzazione di altre modalità di trasporto quale la *metropolitana leggera*.
Viene infine richiamata la necessità di garantire una sufficiente dotazione di *parcheggi* in zone periferiche, da collegare al centro città attraverso un adeguato servizio di trasporto pubblico.

1.2.3 Spazio dedicato sul sito internet

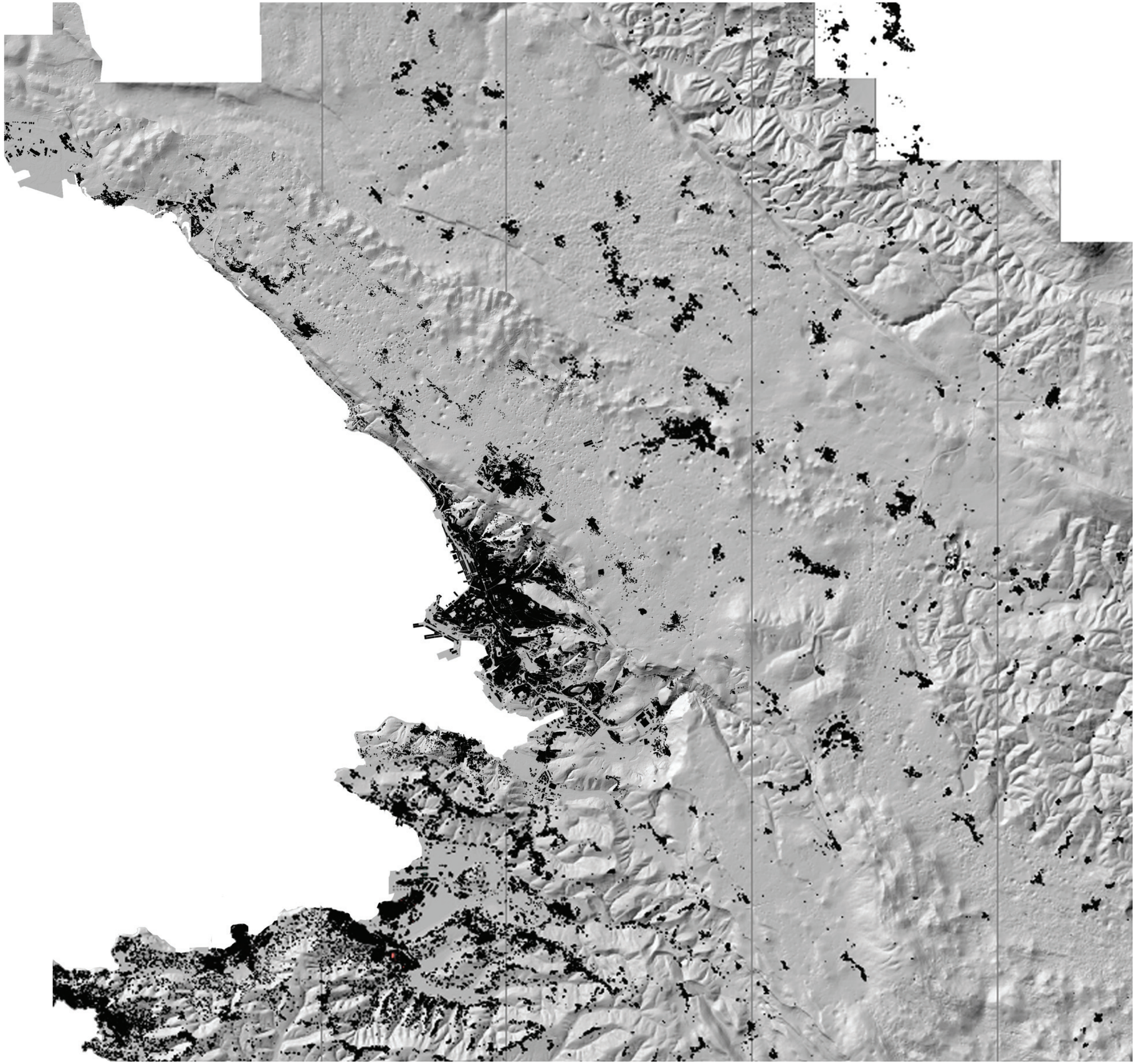
Le attività di ascolto sono state accompagnate e supportate dalla creazione di uno spazio specificamente dedicato sul *sito www.retecivica.trieste.it*.
In tale spazio i cittadini hanno potuto trovare tutte le informazioni utili per partecipare attivamente. Lì, una volta chiusa la fase di ascolto, sono state pubblicate le sintesi dei dati dei questionari.
Il sito rimarrà attivo durante tutto l'iter di approvazione del nuovo Piano.

1.2.4 Richieste di Variante al PRGC

Nella redazione del nuovo Piano uno dei principali obiettivi consiste nel soddisfacimento dei bisogni del territorio; in tal senso, assume fondamentale importanza il contributo proveniente dai suoi fruitori diretti, ossia cittadini, comitati, associazioni, vari portatori di interesse. All'interno del percorso di ascolto, rientra perciò anche l'esame delle istanze spontanee di modifica al PRGC presentate all'Amministrazione a vario titolo, sia in corrispondenza della redazione di questo nuovo Piano, sia relativamente all'iter di predisposizione della Variante n. 118 (sia pure mai approvata).
L'intento è quello di raccogliere, catalogare e analizzare le richieste pervenute nel corso del tempo, ritenendole espressione di esigenze e domande da valutare con attenzione. Tali domande risultano distribuite sul territorio in modo eterogeneo interessandone l'intera estensione, anche se è riscontrabile una maggior presenza negli ambiti di periferia, naturale confine tra zone edificabili e zone agricole/verdi.
Con riguardo al titolo del richiedente, prevale nettamente il proprietario del bene; in casi residuali il proponente è soggetto con interessi legati all'avvio di attività commerciali/artigianali, oppure trattasi di comitati, associazioni o altri cittadini.
Le istanze pervenute raramente chiedono una nuova destinazione urbanistica che comporti il venir meno dell'edificabilità attuale (fanno eccezione alcune richieste avanzate da comitati); talvolta la richiesta attiene alla ridefinzione dei confini (piccole rettifiche derivanti dalla discrasia tra carta tecnica regionale e perimetri di Piano).
Sono molteplici le istanze relative alla rivisitazione dell'attuale zonizzazione, con inserimento in altra: spesso tra zone omogenee (passaggio a zona con indice di edificabilità maggiore), o tra zone ricomprese in ambiti soggetti a pianificazione di dettaglio (passaggio a edificabilità diretta).
Altre istanze riguardano, nello specifico, l'inserimento di zone per attività commerciale, industriale e trattamento inerti (spesso in conseguenza del cessare delle precedenti funzioni); talvolta si chiede invece il mantenimento dell'attuale potenzialità e destinazione urbanistica dell'area.
Come già evidenziato *la maggioranza delle richieste attiene all'azzonamento delle aree*. Vi sono tuttavia specifiche domande di modifica delle norme di Piano, per quanto concerne la definizione dell'indice di edfcabilità e di alcuni parametri (ad esempio, la superficie minima del fondo per le zone agricole). Ulteriori istanze, peraltro residuali, sono relative all'individuazione di aree a parcheggio, la rivisitazione di assetti viari o previsioni collegate alla pianificazione di dettaglio.
Si ritiene opportuno precisare che *l'indagine effettuata in via preliminare alla redazione del nuovo Piano non può sostituirsi alla fase formale di presentazione di osservazioni e opposizioni che si aprirà successivamente all'adozione del Piano stesso in Consiglio Comunale*.
Un percorso a sé è stato seguito per le verifiche relative alle previsioni riguardanti i grandi ambiti soggetti alla co-pianificazione con altri Enti, quali Autorità Portuale ed EZIT, interessati da specifiche procedure (Piani Infraregionali e Intese). Con tali soggetti, come con altri Enti pubblici (come, ad esempio, la Provincia, il Demanio di Stato), si è ritenuto opportuno organizzare incontri e valutazioni ad hoc.

1.2.5. Ascolto interno

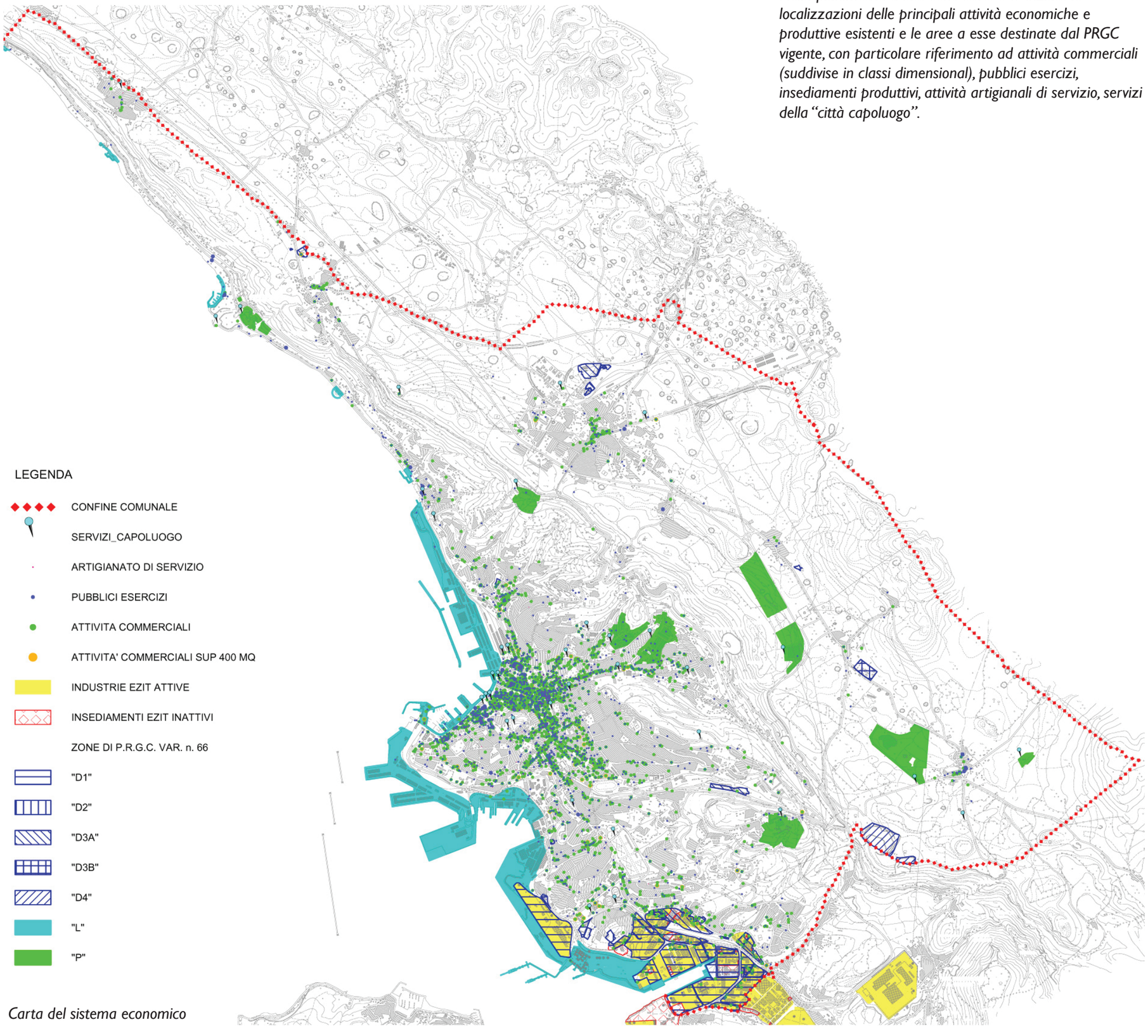
La fase di ascolto si è ampliata a coinvolgere la maggior parte degli Uffici e dei Servizi del Comune di Trieste. L'intento è stato quello di convogliare tutte le forze interne all'Amministrazione sul dibattito per la redazione del nuovo Piano, al fine di ricostruire un quadro complessivo e specifico di dati, questioni e problemi, progetti e strategie attinenti alla città e al suo sviluppo futuro.



PARTE SECONDA

Leggere e interpretare la città nel suo contesto territoriale

Il Piano si basa su una preliminare e consistente azione di reperimento e revisione di materiali di analisi, in parte già disponibili presso l'Amministrazione comunale e altri Enti pubblici. La sua redazione è stata però sviluppata anche e soprattutto avvalendosi di *nuovi apparati analitici*, predisposti in relazione alle richieste della normativa vigente, all'esame critico di quanto già reperibile, alla necessità di ulteriori indagini connesse agli obiettivi assunti dal Piano stesso.
Il nuovo Piano si fonda perciò su un insieme rilevante di letture e analisi, costruite con l'intento di giungere a una comprensione il più possibile approfondita di un contesto complesso e sfaccettato come quello triestino, a partire dalla descrizione della sua struttura fisica e morfologica.
Nello specifico, le analisi tecniche hanno compreso:
- la stesura di tutti gli elaborati grafici e descrittivi necessari a garantire una completa rappresentazione della città e del territorio, relativamente alle diverse tematiche e a quanto previsto dalle leggi di settore;
- la lettura critica dei dati reperiti;
- l'individuazione delle risorse, delle criticità e delle potenzialità del contesto territoriale.



Carta del sistema economico

Nella planimetria a lato sono state evidenziate le localizzazioni delle principali attività economiche e produttive esistenti e le aree a esse destinate dal PRGC vigente, con particolare riferimento ad attività commerciali (suddivise in classi dimensional), pubblici esercizi, insediamenti produttivi, attività artigianali di servizio, servizi della "città capoluogo".

2.1 Sviluppo sostenibile

2.1.1 Sistema economico e produttivo

L'analisi dei principali indicatori economici, condotta dall'Istituto Tagliacarne (Istituto Tagliacarne - Cciaa, *Nota sull'economia della Provincia di Trieste*, 2009), evidenzia come, nonostante la fase di difficoltà attuale, la realtà triestina si posizioni ancora oggi su livelli alti, con un Pil procapite pari a 28.477 euro a fronte di una media nazionale inferiore di oltre 5.000 euro. La motivazione è principalmente riconducibile alla presenza di un *tessuto socio-economico basato su servizi a elevato valore aggiunto* (i comparti finanziario e assicurativo, i trasporti, le comunicazioni e la ricerca scientifica), al quale si affiancano settori tradizionali come quello turistico, che da alcuni anni stanno puntando su segmenti di qualità come quelli congressuale, nautico e crocieristico, culturale.
L'azione di rilancio delle attività del settore economico trova un ulteriore, importante, pilastro nella *valorizzazione del territorio carsico e delle sue peculiarità*, qualora inquadrata in una scala ampia, che vada oltre i confini provinciali (cfr. Piano di Sviluppo Locale - PSL per l'area carsica di Trieste e Gorizia, corrispondente al territorio dell'ex Comunità Montana del Carso) e nazionali.

Settore primario

L'agricoltura triestina, sia per la contenuta estensione e l'orografia del territorio, sia per il processo di invecchiamento della popolazione (che sposta le nuove iniziative imprenditoriali verso i servizi), riveste uno scarso peso nella produzione della ricchezza comunale. L'attività agricola appare infatti dimensionata al *consumo locale*, con qualche interessante *eccellenza* legata a prodotti di qualità certificata come olio e vino.
In queste condizioni l'orientamento assunto dagli operatori locali è coerente a quello delineato, negli ultimi anni, dalle linee comunitarie per lo sviluppo rurale. Si tratta di un indirizzo verso la *multifunzionalità dell'azienda agricola,* laddove l'operatore è produttore non solo di beni, ma anche di servizi, con un ruolo fondamentale nella cura e nella gestione del territorio.

Settore secondario

Relativamente al comparto secondario, si evidenzia una *limitata vocazione all'industria in senso stretto*.
La ripartizione del valore aggiunto è il primo dato che colpisce, laddove il peso percentuale delle attività industriali vere e proprie era nel 2008 il più basso (10,3%) rispetto a quelli di tutte le province concorrenti del Nord-Est (in cui la media era del 25,9%), della media regionale (21,5%) e di quella nazionale (20,8%).

Le analisi più recenti mettono in evidenza come il sistema imprenditoriale triestino stia vivendo una fase di transizione. "Le dinamiche imprenditoriali mostrano come il sistema si rinnovi perdendo quantitativamente imprese (-1,4% in sei anni a fronte del +5,7% dell'Italia), ma come si irrobustisca sul piano qualitativo. Crescono infatti le società di capitali (+21,8% tra il 2001 e il 2007), mentre diminuiscono le ditte individuali (var.'07/01: -3%)" (Istituto Tagliacarne - Cciaa, *Nota sull'economia della Provincia di Trieste*, 2009). Per quanto riguarda la tipologia industriale, le aziende impegnate in attività manifatturiere non sono particolarmente numerose, con l'eccezione di alcune sottocategorie; l'attività secondaria conta per lo più su poche imprese di grandi dimensioni, in contrapposizione al modello distrettuale tipico del Nord-Est ed esteso anche al versante friulano della regione (si pensi ai cluster del mobile, del coltello e dell'agroalimentare presenti nelle province di Udine e Pordenone). Nondimeno è necessario sottolineare la recente nascita nel territorio giuliano del Distretto del caffè e del Distretto della Nautica, cui si associa l'esperienza, di alto valore internazionale, del Distretto tecnologico di biomedicina molecolare (CBM), finalizzato al trasferimento tecnologico dagli istituti di ricerca alle imprese. Lo sviluppo limitato (in termini quantitativi, ma non qualitativi) del *modello di organizzazione produttiva per distretti industriali* – fondamentale per la crescita del Nord-Est e per il versante friulano della regione – trova peraltro nel territorio triestino una delle aree più favorevoli per fare impresa. Fiore all'occhiello è appunto il *Distretto del caff*è, attorno al quale si raccolgono tutte le imprese della filiera produttiva; è l'unico riconosciuto con legge regionale del 2006 e censito nell'Osservatorio dei Distretti Italiani. Le aziende che vi operano (nel 2009, 31 società di capitale e 20 di persone) hanno visto il fatturato complessivo crescere del 30% dal 2005 al 2009, passando da poco più di 320 a 402,8 milioni di euro, per un valore delle esportazioni nel 2009 pari a 101 milioni di euro e un numero totale di addetti superiore a 1.000 in provincia. Nonostante la crisi economica e gli aumenti dei costi delle materie prime nel 2009, il 60% delle imprese del cluster hanno chiuso in utile e risultano sotto il profilo patrimoniale più solide della media delle imprese agroalimentari della regione. Un'altra realtà economicamente importante a livello provinciale è il *Distretto tecnologico di biomedicina molecolare*. Operante all'interno del parco tecnologico triestino AREA Science Park, è stato costituito con un accordo di programma fra MIUR e la Regione Friuli Venezia Giulia nel 2004 ed è gestito dal Consorzio di Biomedicina Molecolare (CBM). Il quadro è, dunque, di un'industria triestina in contrazione quantitativa, con numeri per molti versi ridotti rispetto a quelli delle province concorrenti del Triveneto, e con una presenza di imprese medie e grandi di dimensioni superiori a quelle del Nord-Est (la media è di 109,7 addetti). Un'industria in cui, nonostante la grande quantità di imprese piccole e piccolissime (2,6 addetti), meno si è assistito alla formazione di quelle reti informali e distretti che tanto hanno contribuito allo sviluppo manifatturiero dell'area triveneta. Questo nonostante tale insieme di attività sia fortemente sostenuto dalla Regione Friuli Venezia Giulia che "per rilanciare il sistema delle imprese della cantieristica/elettromeccanica punta sul distretto industriale che costituisce il modello produttivo di riferimento, in cui il coordinamento tra aziende diverse, collocate in una medesima area territoriale, permette l'aumento della produttività e la riduzione dei costi di produzione, l'attivazione di reti di conoscenza, la ricerca, sviluppo e innovazione di Sistema, la crescita di professionalità e la nascita di nuove imprenditorialità"(Regione FVG, *Regione/guida. Dove va il Friuli Venezia Giulia*, settembre 2007, n. 3).

Ezit

Nel quadro dello sviluppo economico del territorio è fondamentale ricordare la presenza di EZIT (Ente Zona Industriale di Trieste), ente pubblico non economico. Ezit promuove lo sviluppo delle attività industriali, economiche e di servizi nell'ambito dell'agglomerato industriale di interesse regionale, amministrando il comprensorio industriale dell'area delle Noghere anche con funzioni autorizzative delle attività ritenute idonee e compatibili con la pianificazione del territorio e con la destinazione d'uso urbanistica. Attualmente Ezit serve 522 aziende e conta un punto franco industriale. Le richieste di nuovi insediamenti sono al momento bloccate dalla presenza, in larga parte delle aree disponibili, di terreni storicamente inquinati (SIN). Situazione, questa, che il Governo nazionale e gli Enti locali intendono superare grazie a un apposito piano di recupero e a precisi finanziamenti.

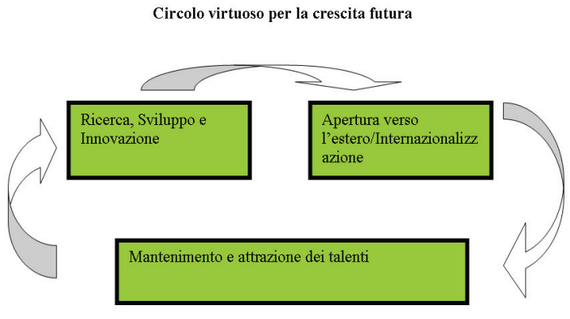
Settore portuale e logistico

Di fronte alle sfide derivanti dalla continua evoluzione della situazione globale, la portualità triestina – ma lo stesso vale per la portualità del Nord Adriatico e, in parte, per la portualità italiana – ha il grande problema/opportunità di ripensare al proprio sviluppo anche infrastrutturale, nell'ottica di rilanciare e consolidare credibili scenari di crescita. In base ai dati forniti da Alphaliner, ripresi ed elaborati da AIOM (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste), si può rilevare che:

- il traffico mondiale container, in termini di movimentazione, ha superato nel 2010 i 560 milioni di Teu, quantitativo maggiore a quello consuntivato nel 2008 (540 milioni di Teu) e, in termini più marcati, a quello negativo del 2009 (475 milioni di Teu);
- l'andamento del commercio mondiale per mare nel 2010 ha registrato un incremento generale del 14,5%, contro il calo dell'8,9% rispetto all'anno precedente registrato nel 2009. Sulla scorta di tali dati si può anche supporre che la crisi globale, per quanto concerne i volumi del commercio mondiale per mare, sia ormai alle nostre spalle. Ma la crisi ha prodotto effetti che devono essere presi in considerazione per consentire di recuperare prima, e superare poi, i livelli dei traffici pre-crisi e impostare un percorso di rilancio strutturale. Dai dati rilevati da Neptune Orient Lines risulta essersi prodotta una *rivoluzione strutturale nella dinamica dei traffici container a livello globale*. Nel 2009 i traffici intra-asiatici hanno registrato una movimentazione pari a 56,2 Milioni/Teu per anno, contro una movimentazione pari a 5,2 Milioni/Teu per anno prodotta dai traffici USA/Europa; un dato, quest'ultimo, decisamente inferiore anche alla movimentazione registrata nel corso del 2009 fra Europa e Asia (16.2 Milioni/Teu). D'altra parte, le relazioni commerciali sempre più rilevanti fra Europa e Asia, unite alla vigorosa crescita di paesi connotati da notevole dinamismo e da forte capacità di produzione industriale e di esportazione (BRIC – Brasile, Russia, India e Cina – ma non solo), concorrono a riportare il Mare Mediterraneo al centro dei rapporti commerciali mondiali ed europei. In particolare, la crescita prevista per le economie asiatiche – e quindi lo sviluppo e il consolidamento di mercati di esportazione per i prodotti europei e italiani – è dimostrata anche dai dati del PIL in alcuni Paesi dell'area (nel 2010, Cina +10,3%, India +10,4%; previsione per il 2011, rispettivamente, di +9,6% e +8,2%), in rapporto ai dati nell'Eurozona (nel 2010, solo +1.8%; stime del FMI nel 2011, +2%). La crescita del PIL (e quindi la crescita del mercato delle economie emergenti) si riflette anche sui dati dei traffici containerizzati; dati che, tra il 2009 e il 2010, evidenziano aumenti significativi: nei porti cinesi, +17,9%; nei porti sudamericani, +17,6%. Incrementi di portata minore si sono avuti anche nelle altre aree continentali. In particolare, per quanto riguarda i porti europei, il 2010 registra segnali positivi ma, al contempo, mostra che – salvo rari casi, o a eccezione di singoli comparti merceologici – il recupero dei livelli pre-crisi non è ancora avvenuto. I dati più recenti evidenziano che il Northern Range ha registrato nel 2010 un incremento dell'11,8%, recuperando solo in parte la perdita pari al 15,7% registrata nel 2009 rispetto al 2008. Sul versante mediterraneo, per quanto concerne in particolare l'area East Med, si rileva un +17,6% (a fronte di un calo del -21,6% nel 2009 rispetto all'anno precedente). Per quanto riguarda l'Alto Adriatico, i dati del 2010 evidenziano i seguenti andamenti:

- Alto Adriatico occidentale (Venezia, Ravenna, Ancona), +4,07% nel 2010 (-5,11% nel 2009);
- Alto Adriatico orientale (Trieste, Capodistria, Fiume), +19,26% nel 2010 (-12,55% nel 2009).

Guardando al porto geograficamente più vicino a Trieste, si nota che Capodistria ha registrato, nel 2010, un incremento del 38,92% (476.731 Teu, rispetto ai 343.165 del 2009 e ai 335.943 del 2008); Trieste, invece, ha registrato, nel 2010, un incremento dell'1,69% (281.624 Teu, rispetto ai 276.957 del 2009).



Possibili evoluzioni nella strategia di sviluppo

L'evoluzione dei traffici, sia pure con situazioni differenziate, dimostra comunque un *sensibile interesse per gli scali dell'Alto Adriatico da parte dello shipping internazionale*.

Ampliando l'arco temporale considerato, e analizzando i dati del periodo 1996-2010, si registrano le seguenti variazioni:

- Trieste, +59,16% (da 176.939 a 281.624 Teu);
- Capodistria, +637,72% (da 64.622 a 476.731 Teu);
- Fiume, +364,28% (da 29.529 a 137.100 Teu);
- Venezia, +133,06% (da 168.805 a 393.425 Teu);
- Ravenna, -4,06% (da 190.784 a 183.041 Teu);
- Ancona, +69,83% (da 65.000 a 110.395 Teu).

Tali riscontri numerici evidenziano, altresì, la diminuzione della quota di container movimentati dai porti della sponda italiana: Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste, nel 1996, si aggiudicavano l'87% dei container movimentati in Alto Adriatico, mentre nel 2010 la quota di pertinenza dei quattro porti italiani era scesa al 62% per effetto del rilevante sviluppo registrato da Capodistria e Fiume. Nel determinarsi di tale situazione pesa il mancato sviluppo del Porto di Trieste che, da primo scalo per il movimento container nel 1996, diviene il terzo nel 2010, superato da Capodistria e Venezia. Dall'analisi dei dati sopra riportati e da una valutazione complessiva della situazione, si desume che:

- la portualità nord-europea, articolata su scali di grandi dimensioni, appare destinata a mantenere una posizione di grande forza, anche in virtù dei rilevanti investimenti in programma sia sulle aree portuali sia sulle reti

ferroviarie, stradali e fluviali di adduzione. Rotterdam ha chiuso il 2010 a 11,1 milioni di Teu (+13,9%) e Anversa a 8,5 milioni di Teu (+16,1%);
- in ambito mediterraneo, Marsiglia ha movimentato, fino a novembre 2010, 880.000 Teu (+9 %); anche la portualità mediterranea, articolata su molteplici scali, appare quindi connotata da forte dinamismo, soprattutto nelle aree che si sono da poco inserite nei grandi flussi di traffico (Mar Nero e Nord Africa);
- l'area del Central Med registra gli effetti dello sviluppo degli scali africani, soprattutto per gli hub di transhipment. Mentre Tanger-Med, in Marocco, è cresciuta nel terzo trimestre del 2010 del 55%, movimentando 1,4 milioni di Teu, e Porto Said in Egitto ha visto aumentare i suoi traffici del 10%, appaiono in difficoltà, con rilevanti perdite di quote di traffico, il porto spagnolo di Algesiras e quelli italiani di Gioia Tauro e Taranto;
- l'Alto Adriatico cresce nel suo complesso, soprattutto per effetto dello sviluppo registrato dai porti di Capodistria e Fiume. Il ruolo di questi ultimi – insieme allo sviluppo infrastrutturale dei porti di Trieste, Venezia e Ravenna – può, in prospettiva, risultare utile per raggiungere una scala di operazioni portuali tale da configurare l'intero Nord Adriatico come una porta di accesso ai mercati d'Europa, competitiva rispetto a quella del Mare del Nord e alle altre "porte" mediterranee (Mar Nero, Alto Tirreno, Marsiglia, porti spagnoli).

Il porto di Trieste

I dati relativi agli ultimi anni evidenziano come lo scalo triestino, relativamente al traffico containerizzati, si collochi al terzo posto nel contesto della portualità alto adriatica. Si tratta di una posizione che segna un regresso per il porto che, alla fine del XX secolo, era di gran lunga, con riferimento ai container, il primo terminale adriatico. Va osservato che, nel corso del 2010, il porto di Capodistria ha realizzato una significativa performance, superando i 470.000 Teu, livello mai raggiunto da un porto adriatico. Nel corso del 2011, si è registrato un rilevante incremento del traffico containerizzato anche nello scalo triestino; sono stati superati i 400.000 Teu movimentati, quota mai raggiunta dal terminale del Molo VII. Se coniughiamo tali dati con la performance dello scalo capodistriano, possiamo ritenere di avere elementi sufficienti per affermare che *la portualità dell'Alto Adriatico, nel suo complesso, è in grado di attrarre crescenti correnti di traffico*.

Il settore terziario

Il terziario rappresenta oltre l'84% del valore aggiunto della provincia e assorbe circa l'85% degli occupati (dati 2004). Questa *spiccata vocazione al settore dei servizi* deriva da diversi fattori:
- dagli storici insediamenti del settore assicurativo e finanziario, che fanno ancora di Trieste un polo economico significativo;
- dal commercio all'ingrosso, legato al traffico portuale, e da quello al dettaglio, storicamente favorito da dinamiche geo-politiche e territoriali;
- da una presenza significativa di attività di ricerca avanzata, anche orientata al trasferimento tecnologico all'impresa;
- da una rilevante presenza di enti e attività di amministrazione pubblica.

In particolare, l'analisi dell'economia provinciale, compiuta negli ultimi anni, conferma un'elevata vocazione terziaria del territorio, con una più alta concentrazione di imprese rispetto alla media nazionale nei settori del commercio (32%); delle attività immobiliari, di noleggio, informatica e ricerca (13,5%); della ricettività turistica (9%); della sanità e dei servizi pubblici, sociali e personali (6,2%); dell'intermediazione monetaria e finanziaria (2,8%). Il macro-settore più rilevante in termini di valore aggiunto appare quello dell'*intermediazione finanziaria* che, sempre a livello provinciale, copre circa il 37% del settore dei servizi (dati 2003 - ISTAT), comprendendo sia le attività caratteristiche (quali banche e assicurazioni), sia l'intermediazione finanziaria e immobiliare vera e propria. Significativa, anche se discretamente concentrata, è la presenza di importanti gruppi operanti nel settore assicurativo-finanziario, che portano al territorio un buon assorbimento occupazionale di risorse qualificate e un buon grado di evoluzione di servizi e strumenti finanziari. In termini generali, il settore potrebbe rivedere le proprie modalità di offerta in funzione anche di *potenziali nuove forme di turismo in grado di differenziare e specializzare l'offerta stessa*. E' bene precisare che, a oggi, quanti giungono a Trieste per partecipare a convegni in genere riservano poco tempo alla conoscenza della città; lo stesso vale per i crocieristi. È necessario pertanto pensare a interventi specifici, tesi a catturare questo mercato del "mordi e fuggi"; un mercato che, tuttavia, può fungere da promotore del territorio verso terzi. Non meno importante appare il comparto "Altri servizi", con un peso percentuale di circa il 30% sul valore aggiunto (dati 2003 – Fonte Istat). Esso comprende sia l'*amministrazione pubblica*, sia le *attività di ricerca scientifica* presenti sul territorio. Fra le potenzialità del contesto triestino si deve infatti ricordare la presenza di tre istituti di alta formazione (MIB School of Management, SISSA e Università degli studi di Trieste), e di 26 centri di ricerca, alcuni dei quali riconosciuti come eccellenti a livello internazionale. Il riferimento è a: AREA Science Park, che ospita 87 realtà, fra cui il Laboratorio Elettra, il Laboratorio Nazionale in Tecnologie Avanzate e nano Scienza (TASC); l'International Centre for Science and High Technology; il Centro Internazionale di Fisica Teorica (ICTP); il Centro Internazionale di Ingegneria Genetica e Biotecnologia (ICGEB); il Consorzio Interuniversitario per le Biotecnologie e il distretto tecnologico (CMB); e, ancora, centri di formazione e ricerca altamente specializzati. In particolare, AREA Science Park – primo Parco Scientifico e Tecnologico multisettoriale d'Italia e uno tra i maggiori in Europa – dal 2005 è Ente nazionale di ricerca di 1° livello del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, e ha come obiettivo prioritario il trasferimento tecnologico. Le strategie di AREA a sostegno dell'innovazione hanno ottenuto importanti riconoscimenti a livello nazionale (oltre a richieste di partnership e trasferimento, si ricorda l'inserimento, nel 2009, tra i primi 100 casi di "Buona Amministrazione" da parte del Ministero per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione), e sono state riconosciute come *best practice* a livello internazionale dall'Unione europea. Nel tempo, la localizzazione delle aree destinate alla ricerca ha seguito una logica insediativa orientata all'occupazione di zone di pregio ambientale e paesaggistico posizionate intorno al nucleo centrale di Trieste. Un aspetto su cui oggi appare strategico lavorare è una *maggiore integrazione con la realtà urbana ed economica locale*.

Il commercio

Dai dati contenuti nella Relazione previsionale e programmatica 2012-2014, aggiornati all'ottobre 2011, complessivamente nel comune di Trieste esistono 3.532 autorizzazioni per il commercio al dettaglio in sede fissa: il 91,51% (pari a 3.232) è rappresentato da esercizi di vicinato (con una superficie di vendita fino ai 250 mq); il 4,53% (pari a 160) da esercizi di media struttura (con una superficie di vendita compresa tra 250 mq e 1.500 mq). Le *grandi strutture di vendita* (con una superficie superiore ai 1.500 mq) raggiungono complessivamente il 3,96% delle autorizzazioni, considerando quelle relative sia ai due centri commerciali a oggi insediati (130), sia a grandi singoli esercizi (10) localizzati al di fuori di essi. Con riferimento agli *esercizi di vicinato*, è da notare come ben 315 autorizzazioni (pari all'8,92% del totale inclusi i centri commerciali, e al 9,26% esclusi i centri commerciali) si riferiscano a forme particolari di vendita (su internet, a domicilio, distributori automatici…), alle quali viene associata una superficie di vendita di 0 mq. Gli esercizi di vicinato con una superficie superiore a 0 mq sono invece 2.917 (pari all'82,59% del totale, e pari all'85,74% esclusi i centri commerciali). Non considerando, infine, né le forme particolari di vendita con una superficie di 0 mq né i centri commerciali, ci si attesta a 3.087 autorizzazioni (87,40% del totale e 91,08% del totale con superficie superiore ai 0 mq). In questo caso il peso delle strutture di vicinato sale al 94,49% , quello delle medie strutture al 5,18% e quello delle grandi strutture – singoli esercizi allo 0,32%.

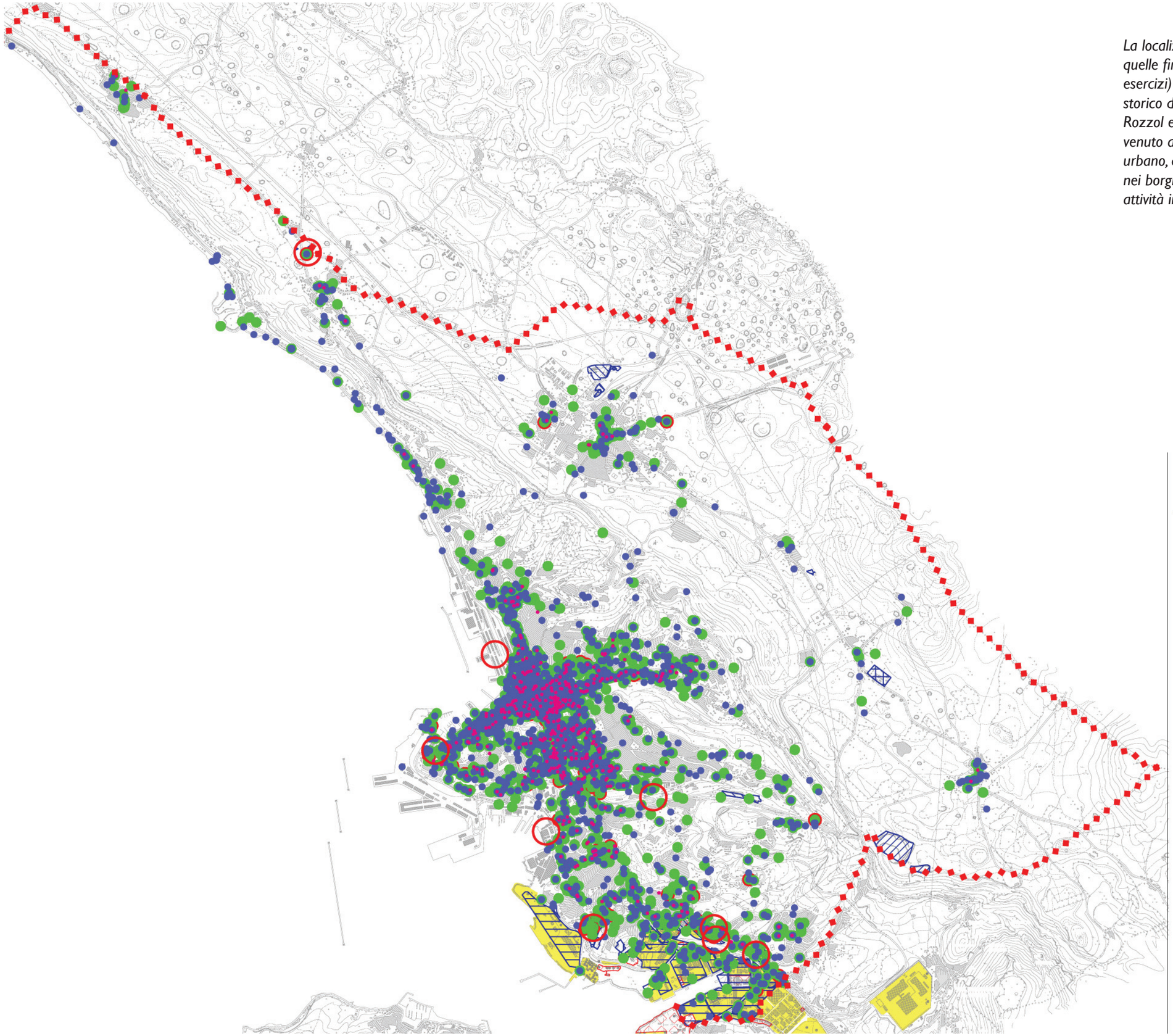
Il turismo

La città di Trieste trova nella sua eredità storica e nella collocazione geografico-politica importanti fattori di attrazione. Il turismo culturale (città storica, musei, mostre, teatri) e quello naturalistico legato agli elementi di pregio dell'ambiente e del paesaggio della città e del suo circondario, sembrano assumere sempre più importanza nell'ambito dell'economia cittadina. la ricchezza dell'offerta del territorio comunale è rappresentata dagli elementi notevoli del paesaggio, intesi come luoghi naturali e paesaggistici di pregio, nuclei urbani, complessi ed edifici di rilevante interesse storico-architettonico, punti di interesse panoramico, musei e monumenti, che costituiscono patrimonio della città. Ulteriori potenzialità si riscontrano nel turismo balneare, scolastico, giovanile, nel turismo sportivo (regata velica "Coppa d'Autunno Barcolana", gara podistica la Maratonina europea dei due castelli "La Bavisela"), nel turismo d'affari, congressuale e scientifico, nel turismo nautico, in quello enogastronomico, nonché nel turismo rurale e nell'agriturismo. A questo fine il settore agricolo potrebbe trovare una sua specifica linea di sviluppo e di crescita collegandosi all'offerta turistica. Alla tendenziale crescita della domanda turistica a Trieste, però, sembra far riscontro un'offerta sul territorio che non risulta diffusa ed organizzata in modo sistematico ed integrato. Per la provincia di Trieste i dati manifestano un'evidente insufficienza ricettiva sotto il profilo quantitativo. A questi dati si aggiunga l'inadeguatezza qualitativa per i segmenti inferiori del comparto (pensioni, alberghi di categoria inferiore).

Fonti

AIOM (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste).
Comune di Trieste, *Relazione previsionale e programmatica 2012-2014*, 2012.
Confindustria Trieste, *Trieste oltre Trieste, Quaderni FNE - Collana ricerche*, n. 64, Settembre 2011.
Provincia di Trieste, *Proposta di Piano di Azione Locale*, ai sensi della L.R. 20 febbraio 2008 n. 4, 2009-2011.
Provincia di Trieste, *Congiuntura economica – II trimestre 2012*, 2012.
Istituto Tagliacarne - CCIAA, *Nota Sull'economia della Provincia di Trieste,* 2009.

La localizzazione delle attività commerciali (in particolare di quelle fino a 400 mq di superficie di vendita e dei pubblici esercizi) bene evidenzia la concentrazione sia nel centro storico della città, sia verso San Giovanni, San Giacomo, Rozzol e San Luigi. Di fatto, quello che nel tempo si è venuto a configurare è un unico grande centro commerciale urbano, con propaggini verso le Rive e Via Flavia. Anche nei borghi carsici si rileva una maggiore concentrazione di attività in corrispondenza della parte storica centrale.



LEGENDA

- CONFINE COMUNALE
- ARTIGIANATO DI SERVIZIO
- PUBBLICI ESERCIZI
- ATTIVITA COMMERCIALI
- ATTIVITA' COMMERCIALI SUP 400 MQ
- RICHIESTE MONOMARCA
- INDUSTRIE EZIT ATTIVE
- INSEDIAMENTI EZIT INATTIVI

ZONE "D" DI P.R.G.C. VAR. n. 66

- D1
- D2
- D3A
- D3B
- D4

2.1.2 Piani di settore comunali

Piani comunali della mobilità

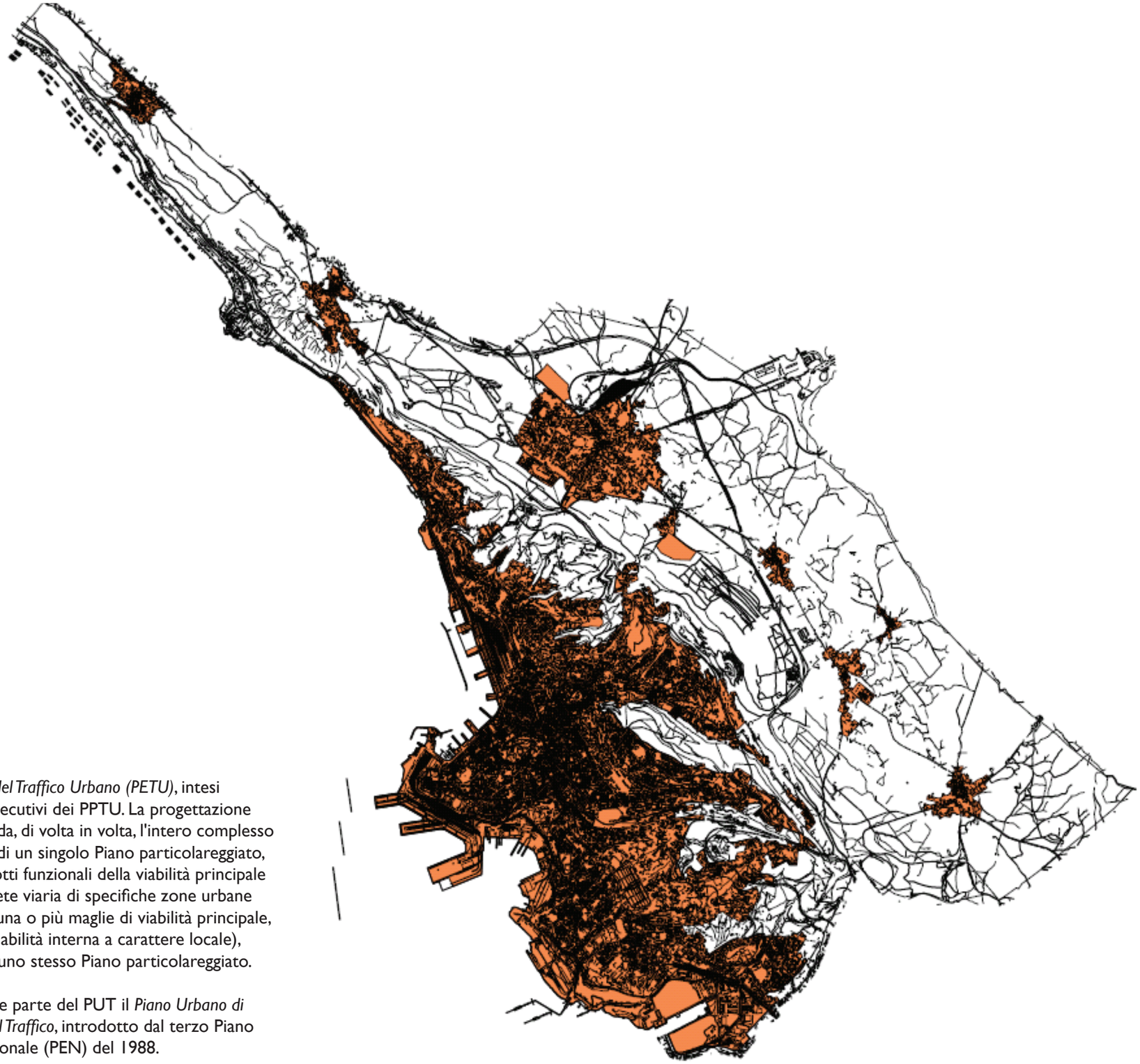
Il *Piano Urbano del Traffico (PUT)* costituisce lo strumento di pianificazione di settore finalizzato alla gestione della mobilità nel medio periodo; è stato istituito dal decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992. Nel 1995, il Ministero dei Lavori Pubblici – di concerto con il Ministero dell'Ambiente e la Presidenza del Consiglio dei Ministri, sulla base delle indicazioni del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica nel Trasporto (CIPET) contenute nella deliberazione 7 aprile 1993 – ha predisposto le direttive per la redazione, adozione e attuazione dei PUT, articolandone la progettazione su tre livelli:

- *Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)*, inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT.
Il PGTU è relativo all'intero centro abitato e indica: la politica intermodale adottata; la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico (standard geometrici e tipo di controllo per i diversi tipi di strade); il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa e il loro programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del PGTU). Nel caso di centri abitati contigui di Comuni diversi, per garantire una specifica attività di coordinamento, le Regioni designano il Comune capofila, al quale è demandata la redazione del PGTU dell'intera area. Il coordinamento tra le diverse amministrazioni comunali interessate viene perseguito mediante lo strumento dell'accordo di programma, secondo le modalità specificate nella Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 2 dicembre 1997 n 6372;

- *Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU)*, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU. Sono relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato, quali – a seconda delle dimensioni del centro medesimo – le circoscrizioni, i settori urbani, i quartieri o le singole zone urbane (anche come fascia di influenza dei singoli itinerari di viabilità principale). Vengono elaborati secondo l'ordine previsto nel programma generale di esecuzione del PGTU;

- *Piani Esecutivi del Traffico Urbano (PETU)*, intesi quali progetti esecutivi dei PPTU. La progettazione esecutiva riguarda, di volta in volta, l'intero complesso degli interventi di un singolo Piano particolareggiato, ovvero singoli lotti funzionali della viabilità principale e/o dell'intera rete viaria di specifiche zone urbane (comprendenti una o più maglie di viabilità principale, con la relativa viabilità interna a carattere locale), facenti parte di uno stesso Piano particolareggiato.

- può inoltre fare parte del PUT il *Piano Urbano di Fluidificazione del Traffico*, introdotto dal terzo Piano Energetico Nazionale (PEN) del 1988.

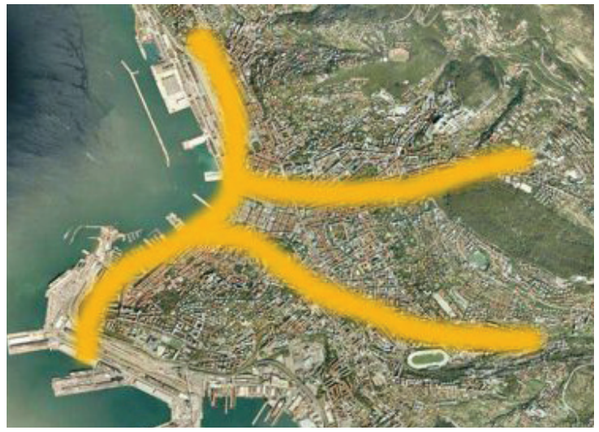


In attuazione dell'art. 4 del Codice della Strada, con deliberazione giuntale n. 2350 dd. 19/07/1993, l'Amministrazione Comunale ha provveduto alla delimitazione del centro abitato di Trieste e sue frazioni, come dalla seguente cartografia

Il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano

Con Delibera 397 dd. 15/09/11 la Giunta Comunale ha ritenuto opportuno procedere a un aggiornamento del Piano Generale del Traffico vigente, anche alla luce dei nuovi scenari proposti da alcuni progetti la cui realizzazione inciderà sensibilmente sulla mobilità cittadina. Il riferimento è a POD 2009 (progetti finanziati dal Ministero dell'Ambiente, finalizzati alla realizzazione di opere che incentivano la mobilità sostenibile, come la riqualificazione di Piazza Ponterosso, via Trento e Largo Panfili, la riqualificazione di Strada di Fiume in corrispondenza dell'ospedale di Cattinara e la riqualificazione funzionale della Galleria Montebello-Piazza Foraggi) e a PISUS (Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile, cfr. con paragrafo dedicato).
Nella fase di redazione del *nuovo PGTU* grande importanza è stata attribuita alla partecipazione e alla valutazione e discussione di proposte e osservazioni avanzate dai diversi portatori di interesse.
Corentemente con gli indirizzi progettuali pervenuti dalla Giunta, il PGTU approvato nell'estate 2013 è orientato ad agevolare la *mobilità pedonale*, proponendo un ampliamento di aree e percorsi pedonali, nell'intento di:
- ampliare le aree ad elevata pedonalità del centro;
- collegare con percorsi pedonali il centro storico con i principali impianti di parcheggio a corona del Borgo Teresiano;
- collegare i percorsi esistenti;
- individuare aree che possono essere soggette a una buona fruibilità pedonale nella periferie.

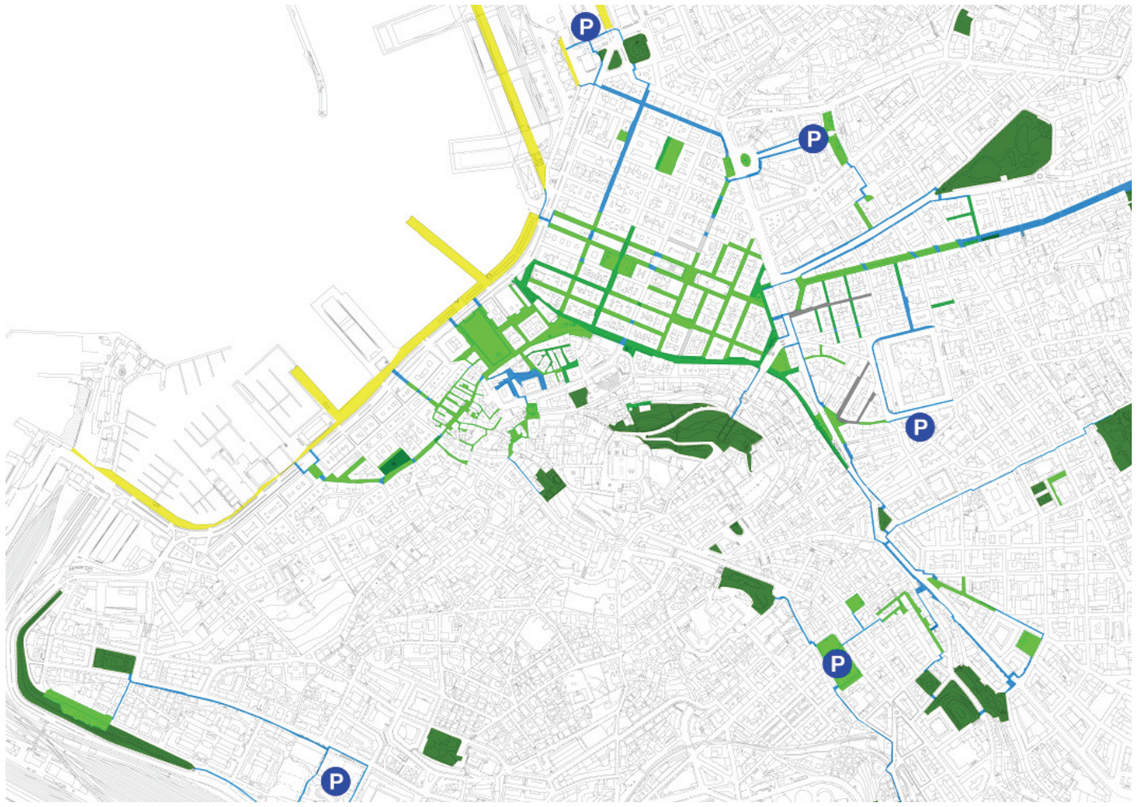
Un ulteriore importante ambito di intervento riguarda la *mobilità ciclabile*. Il PGTU suddivide gli itinerari ciclabili in quelli di utilizzo prevalentemente urbano, dedicati agli spostamenti di tipo sistematico, e in quelli a carattere prevalentemente turistico ed extraurbano.
Per quanto riguarda l'area urbana, il PGTU propone una sorta di *Pi-greco* su cui sviluppare i progetti per l'implementazione del trasporto su bicicletta, in corrispondenza delle due valli della citta: via Giulia-San Giovanni; viale D'Annunzio-via Cumano.
Ferme restando le dirette competenze della Provincia in tema di *trasporto pubblico locale*, il PGTU valorizza al massimo lo stesso, tenendo conto delle caratteristiche funzionali della rete e delle esigenze legate all'accessibilità ai principali poli di attrazione. Nello specifico, il PGTU propone un incremento delle corsie riservate al trasporto pubblico locale sulle principali direttrici di accesso alle aree centrali della città, conferma gli attuali assi portanti del trasporto pubblico locale e, dove possibile, ne rafforza il ruolo attraverso la fluidificazione complessiva del traffico.
Il PGTU è stato redatto tenendo in considerazione i principali poli intermodali di interesse per il trasporto pubblico locale: piazza Libertà, piazza Oberdan, piazza Goldoni-via Gallina-largo Barriera, caratterizzando gli stessi anche come punti di partenza di percorsi pedonali e ciclabili per raggiungere le diverse destinazioni del centro storico.
In estrema sintesi, nell'intento di razionalizzare gli spostamenti e di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, il nuovo PGTU pone particolare attenzione alla mobilità pedonale e ciclabile, individua le soluzioni più idonee per il trasporto pubblico, rivede la maglia della viabilità principale privata e l'assetto della *sosta*.
In merito a quest'ultimo aspetto, il PGTU prevede un riassetto delle aree a pagamento e forme di agevolazione per i residenti; l'intento è stimolare l'utilizzo degli impianti di cintura da parte dei visitatori, favorire la sosta dei residenti nell'area più centrale della città, garantire una buona accessibilità al sistema di rifornimento delle merci e ai veicoli a servizio dei disabili.



Elaborato PGTU, Pi- Greco: mobilità ciclabile.
Il Pi-greco è costituito da un asse costiero (viale Miramare-Stazione-Rive-Campi Elisi) e da due assi trasversali che penetrano nelle due valli strategiche della città: via Giulia-San Giovanni e viale D'Annunzio-Ippodromo-Cumano.



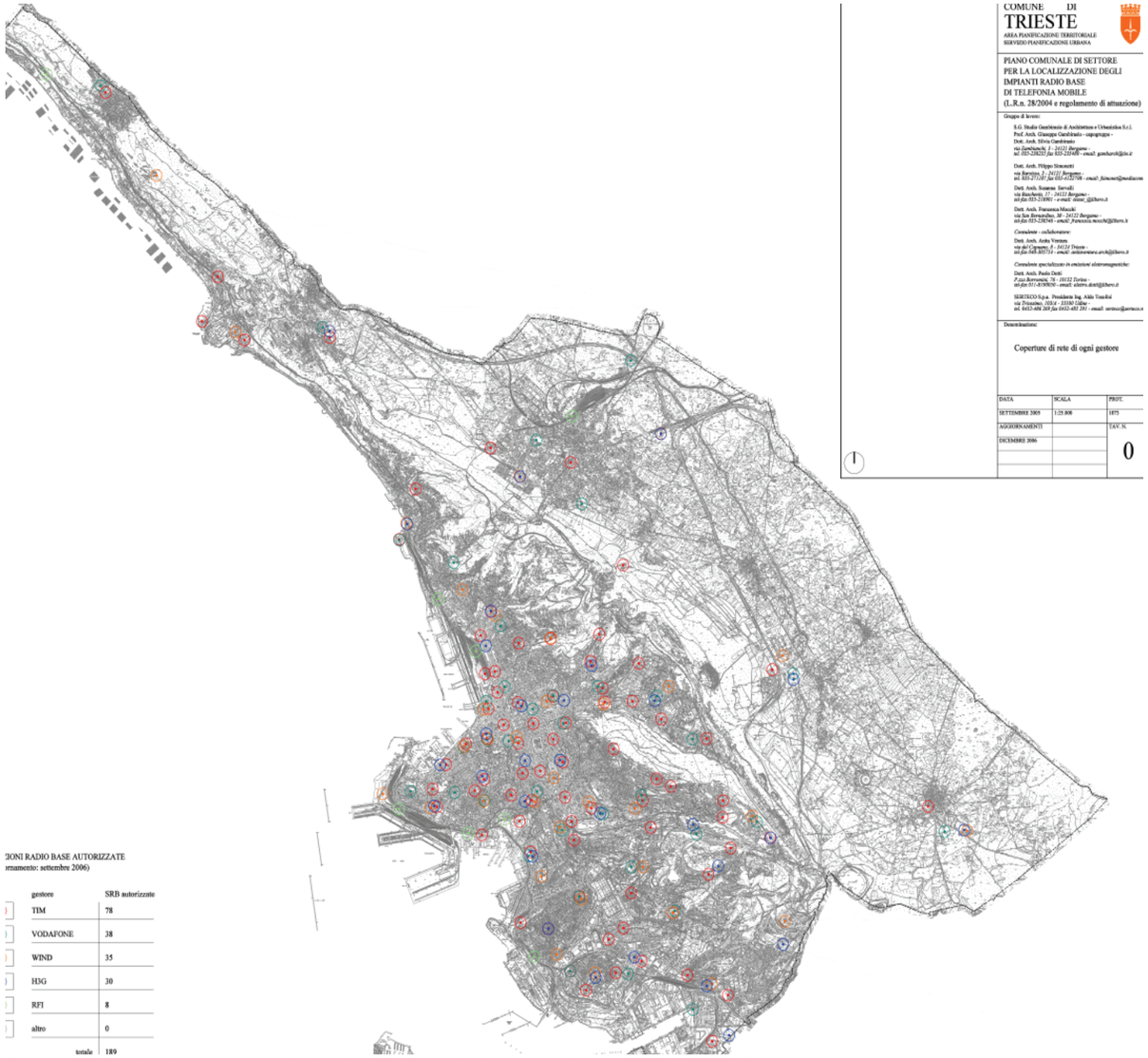
Elaborato PGTU: Piazza della Repubblica e via Mazzini sono individuate come nuove aree pedonali



PGTU: interventi per la mobilità pedonale



PGTU: via Giulia-corsie riservate a trasporto pubblico



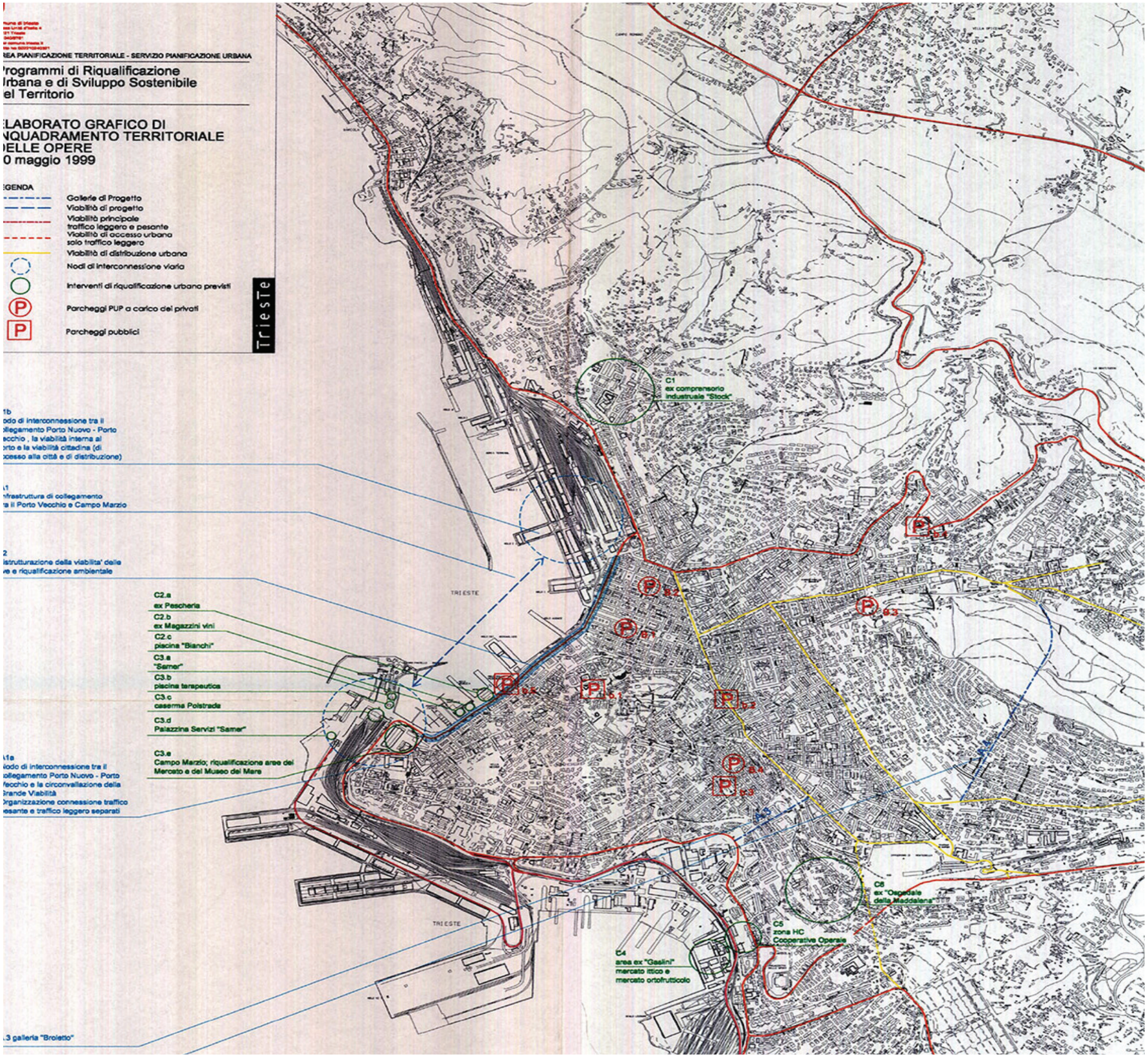
Piano comunale di settore per la localizzazione degli impiandi radio base di telefonia mobile, coperture di rete di ogni gestore, 2006

Piano di settore per la localizzazione degli impianti di telefonia mobile

Il Piano di settore per la localizzazione degli impianti di telefonia mobile è stato redatto secondo quanto previsto dal Regolamento di attuazione della legge regionale 6 dicembre 2004 n. 28, entrata in vigore il 12 maggio 2005.
Approvato con deliberazione consiliare n. 25 dd. 11.04.2011, il Piano ha come finalità principale quella di rendere compatibile l'infrastruttura per il servizio della telefonia mobile con il contesto territoriale nel quale si colloca da un punto di vista urbanistico e paesaggistico.
In conformità con i principi stabiliti dal Regolamento di attuazione della L.R. 28/2004, il Piano persegue i seguenti obiettivi specifici:
- la tutela della salute dei cittadini dagli effetti dell'esposizione ai campi elettromagnetici;
- la salvaguardia dei beni di interesse storico culturale, paesaggistico e ambientale, contemperando la presenza di tali beni alle necessità del servizio;
- la minimizzazione dei fattori di interferenza visiva sul paesaggio.
Nello specifico, utilizzando una sorta di criterio di localizzazione "in negativo", il Piano – attraverso un percorso logico di esclusione e selezione – individua le aree incompatibili all'ubicazione di SRB, in quanto comprendenti siti sensibili (come stabilito dalla L.R. 86/2004, art. 8).
Al fine di salvaguardare i valori ambientali e paesaggistici sono considerate inidonee, in linea di principio, alla localizzazione di impianti SRB anche aree di particolare interesse ambientale sottoposte a vincolo. Oltre ai vincoli oggetto di notifica specifica di cui alla L. 1497/39, hanno cogenza i vincoli prodotti dalla L. 431/85 come ripresi dal D. Lgs. 42/2004, e le aree destinate a cimiteri e sagrati di chiese. Tuttavia, la notevole estensione del vincolo paesaggistico sul territorio triestino richiede di prevedere la possibilità di localizzazione di SRB anche in questi ambiti, per pervenire a una diffusione del servizio di telefonia con continuità, così come previsto dalla legislazione vigente. Negli ambiti vincolati, quindi, l'installazione non è vietata in modo assoluto, ma è soggetta a valutazione di impatto da parte della Commissione della Qualità Urbana e del Paesaggio, che potrà prescrivere misure di mitigazione.
In definitiva, restano escluse dalla localizzazione solo le zone di interesse archeologico, le zone F di PRGC (quali, ad esempio, parchi e riserve regionali), visuali e cigli panoramici.
Individuate ed escluse le aree incompatibili all'installazione di nuovi impianti di telefonia mobile, il procedimento di ricerca dei siti si sviluppa valutando le aree idonee alle installazioni, definendo in particolare quelle preferenziali, ossia le aree ove siano già localizzati impianti per telefonia mobile compatibili con le disposizioni del Piano di settore stesso, quelle ove siano installati tralicci o sottostazioni di trasformazione, quelle connesse al sistema viario in cui siano ubicate torri faro o che si trovino nei pressi di grandi infrastrutture, quelle già individuate come zone per servizi tecnologici, le aree sportive. In assenza di aree preferenziali, la ricerca si orienta verso ambiti pubblici idonei e, in assenza di questi, verso il resto delle aree non escluse.
Tutti i progetti relativi all'installazione di tali manufatti devono comunque essere sottoposti al parere della Commissione della Qualità Urbana e del Paesaggio, che può impartire caso per caso prescrizioni di salvaguardia dei valori paesaggistici e ambientali o mitigazioni dell'intervento.

Piano comunale del commercio

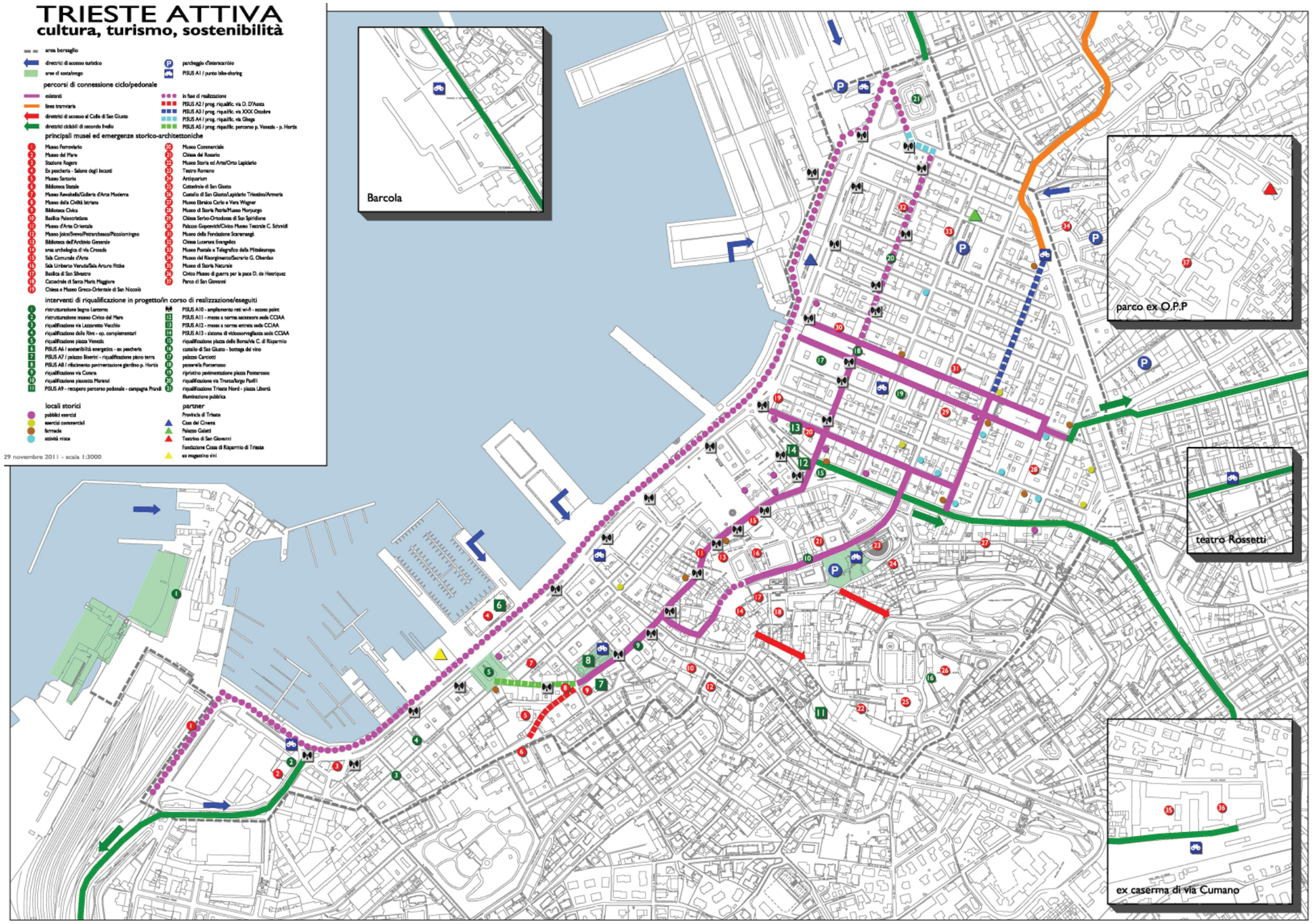
Nella Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia la materia è regolata dalla L.R. 29/2005, Normativa organica in materia di attività commerciali e di somministrazione di alimenti e bevande, che riunisce la disciplina amministrativa delle seguenti attività economiche:
- vendita al dettaglio in sede fissa;
- commercio sulle aree pubbliche;
- punti vendita della stampa quotidiana e periodica;
- somministrazione di alimenti e bevande;
- interventi agevolativi nei settori produttivi.
La Legge Regionale prevede, tra l'altro:
- la totale liberalizzazione degli esercizi di vendita con superficie non superiore a 400 metri quadrati (attivabili con semplice denuncia d'inizio attività);
- l'eliminazione della Conferenza di servizi ai fini del rilascio delle autorizzazioni commerciali per grandi strutture di vendita e conseguente totale devoluzione di competenza ai Comuni (ai quali spetta la predisposizione degli atti pianificatori).
Per collocare sul proprio territorio esercizi di vendita di grande struttura, l'Amministrazione comunale deve preventivamente approvare un Piano di settore del commercio in conformità alle previsioni contenute nel Piano regionale per la grande distribuzione che, in Friuli Venezia Giulia, è stato approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 781 dd. 15/04/2005.
Il Piano del commercio comunale è stato approvato con deliberazione consiliare n. 15 del 25/02/2008, integrata con deliberazione consiliare n. 13 dd. 03/03/2009. Attualmente è in fase di predisposizione l'adeguamento del Piano comunale del settore del commercio in attuazione della Delibera Consiliare n. 76 del 20/12/11 che ha espresso un indirizzo in ordine alle manifestazioni d'interesse ricevute da parte di imprese interessate all'insediamento di nuove imprese commerciali riferibili alla "grande distribuzione"..



PRUSST

In attuazione dei Programmi innovativi in ambito urbano denominati Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) promossi dal Ministero dei Lavori Pubblici con D.M. 8 ottobre 1998, n. 1169 e s.m.i., in data 20 maggio 2002 è stato sottoscritto un Accordo Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il Comune di Trieste e la Cassa Depositi e Prestiti, con il quale è stato approvato il PRUSST del Comune di Trieste denominato *"La riconquista del fronte mare"*.
Attraverso l'attuazione di un insieme coerente di interventi funzionali, obiettivo di tale programma era ed è la riqualificazione di tutto l'ambito urbano centrale di Trieste, in particolare del fronte mare che va dal Porto Vecchio all'area commerciale di via Svevo.
Al fine di consentire la realizzazione degli interventi pubblici previsti, ai sensi della L.R. n. 3/2002, art. 6, commi 70-72 e della successiva L.R. n. 1/2003, art. 6, comma 113, sono stati sottoscritti con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia tre Accordi, rispettivamente in data 02.04.2003, 16.09.2004 e 29.11.2005, con i quali è stata finanziata la realizzazione delle opere sottoelencate:

a) Riqualificazione Rive I lotto;
b) Parcheggio Via Teatro Romano;
c) Riqualificazione Riva Gulli (I fase: demolizione piscina Bianchi; II fase: sistemazione definitiva della zona);
d) Risistemazione Largo Barriera Vecchia;
e) Riqualificazione Rive II lotto;
f) Riqualificazione Piazza Puecher;
g) Caserma "Polstrada" a Roiano;
h) Riconversione ex Comprensorio Industriale Stock - UMI 4 e 5 (Riqualificazione del centro di Roiano).



PISUS

Nel 2013 il Comune di Trieste è stato ammesso allo stanziamento dei fondi POR-FESR 2007-2013 (obiettivo "Competitività e occupazione"), a sostegno della realizzazione di Piani Integrati di Sviluppo Urbano Sostenibile (PISUS).
PISUS *"TRIESTE ATTIVA – cultura, turismo, sostenibilità"* persegue l'obiettivo di incrementare l'attrattività del centro storico della città dal punto di vista turistico-culturale, stimolandone lo sviluppo economico attraverso l'utilizzo, la valorizzazione e l'implementazione delle risorse già presenti, secondo un approccio di sostenibilità ambientale. PISUS si articola in tre assi di intervento, che riprendono la tripartizione indicata dal bando del POR-FESR:
- il primo, "qualificazione urbana, percorsi, accessibilità", ha l'obiettivo di aumentare la qualità urbana e migliorare l'accessibilità all'area dal punto di vista della mobilità sostenibile;
- il secondo, "cultura", si concentra sul miglioramento dell'offerta culturale cittadina sia intervenendo sull'esistente (in primis sulla rete museale), sia sviluppando piani e proposte per rendere Trieste più attrattiva;
- il terzo, "economia e turismo", si propone di promuovere l'imprenditorialità nel centro città, favorendo la creazione di opportunità occupazionali.

L'intento generale è permettere alla persona – turista o cittadino residente – di vivere l'esperienza urbana in tutta la sua ricchezza, attraverso il potenziamento delle connessioni spaziali (percorsi ciclo-pedonali e creazione di un servizio di biciclette pubbliche condivise-Byke Sharing) e delle connessioni immateriali (rete wi-fi gratuita). Ciò porterà, non di meno, a un aumento della fruibilità delle attività produttive insediate, anche grazie al completamento della riqualificazione già iniziata nella zona centrale con la realizzazione di programmi quali URBAN I *"Progetto Tergeste"*, PRUSST *"La riconquista del fronte mare"*, e ai finanziamenti del Ministero dell'Ambiente (POD 2008 e POD 2009).
In particolare, tra i percorsi ciclabili e/o pedonali finanziati da PISUS vi sono via XXX Ottobre e via Duca D'Aosta, nonché il recupero del percorso pedonale di collegamento tra il giardino S. Michele e il colle di S. Giusto attraverso Campagna Prandi.
Ma sono soprattutto finalità di crescita e di sviluppo economico sostenibile a guidare le proposte di PISUS. Attraverso il finanziamento di attività di PMI e di temporary shop, il progetto mira alla trasformazione del centro urbano in una sorta di "vetrina" delle attività presenti sul territorio: dai produttori agro alimentari dell'altipiano (in un'ottica di consumi a Km "0"), agli artigiani artistici oggi ubicati in zone della città a bassa affluenza turistica.



1 – Caserma "Vittorio Emanuele III" in dismissione



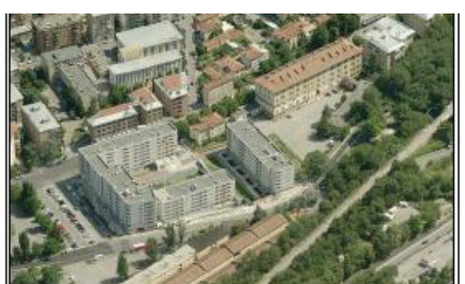
2 – Ex caserma "Beleno" in fase di recupero e rifunzionalizzazione



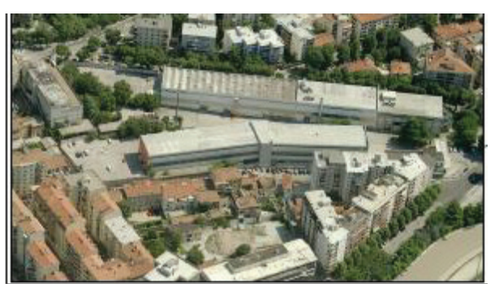
3 – Ex caserma "Duca delle Puglie" in fase di recupero e rifunzionalizzazione



Ortofoto ambito di riferimento del progetto Piano Città



4 – Ex caserma "Montebello" parzialmente riqualificata



5 – Comprensorio fieristico in dismissione

Piano Città

Questo progetto rappresenta uno dei più importanti programmi complessi recentemente sviluppati dal Comune di Trieste. È stato finanziato nell'ambito del Piano nazionale per le città denominato "Piano città", varato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Decreto Legge Cresci Italia 83/2012).
Tra le 457 proposte pervenute al Ministero, quella del Comune di Trieste ha ottenuto il 100% dei finanziamenti richiesti, per un totale di 4 milioni di euro (su un importo complessivo dell'intervento pari a 10,8 milioni di euro). Il progetto di Trieste è giunto in finale assieme ad altri 23 (più 5 città del sud su fondi per Zone Franche Urbane); è l'unico selezionato tra gli 11 presentati dai Comuni della regione e rientra tra i 3 selezionati nell'intero ambito del Nord-Est (Trieste, Venezia e Verona).
L'ambito di riferimento del progetto di riqualificazione corrisponde a un settore di prima periferia urbana, ora inglobato nella città, prospiciente le vie Cumano, Revoltella e Rossetti. Al suo interno sono localizzate quattro importanti caserme quasi tutte dimesse e il comprensorio fieristico anch'esso in disuso. La loro presenza accentua l'effetto di marginalità della zona, insieme alla carenza di strutture e servizi pubblici e centralità che la identifichino come un vero e proprio quartiere.
I processi in dismissione in atto in un'area ristretta hanno fornito all'Amministrazione e alla città la possibilità di acquisire nuovi spazi, ma allo stesso tempo hanno posto l'Amministrazione di fronte alla necessità di ripensare strategicamente sia l'ambito urbano di riferimento sia il funzionamento della città tutta.
Alcune iniziative di riconversione sono già partite anni addietro, per far fronte all'emergenza abitativa. Nello specifico il riferimento è al recupero e rifunzionalizzazione della ex caserma "Montebello", dove sono stati realizzati 180 alloggi di edilizia pubblica sovvenzionata.
Inoltre, l'Amministrazione ha messo in atto in questi ultimi anni la delocalizzazione in questo ambito di alcune importanti strutture museali e servizi comunali, con l'intento di coinvolgere nell'offerta culturale anche zone non prettamente centrali. Il riferimento è alle opere sull'ex caserma "Duca delle Puglie", all'interno della quale – oltre al recente Museo Civico di Storia Naturale – si verrà a insediare il nuovo Museo di Guerra per la Pace "Diego de Henriquez".
Gli interventi che compongono il Piano Città rispondono ai requisiti richiesti dal bando, tra cui l'immediata cantierabilità delle opere e il miglioramento della qualità urbana, del tessuto sociale e ambientale.
I finanziamenti del Piano Città permetteranno di portare a termine la realizzazione del Museo di Guerra per la Pace, su cui sono già stati stanziati fondi comunali e avviati i lavori per i primi due padiglioni.
Per ciò che riguarda il futuro Archivio comunale nella ex caserma "Beleno" (in contiguità alla nuova sede del Comando dei Vigili), gli interventi del Piano Città produrranno risultati economici ed energetici importanti per il territorio e il bilancio comunale, sia relativamente a un risparmio energetico considerevole, sia producendo un aumento del valore dell'immobile di proprietà comunale. Anche in questo caso i fondi vanno ad aggiungersi a quelli già a disposizione del Comune, concentrandosi in particolare su interventi di efficientamento energetico.
Gli interventi di riqualificazione proposti dal Piano Città contribuiranno, in sostanza, a creare quelle precondizioni necessarie a rendere attrattivo tutto l'ambito urbano. Ambito che, visto il complesso contesto urbanistico e le potenzialità socio-economiche, costituisce anche riferimento per la costruzione di un Piano di Azione Locale-PAL. Il PAL è oggetto specifico dei finanziamenti ottenuti nel 2013 dal Comune nell'ambito del progetto europeo USEAct "Urban Sustainable Environmental Actions" finanziato dal Programma Comunitario URBACT II.

Piani comunali di classificazione acustica (PCCA)

Il PCCA è lo strumento per la tutela della popolazione dall'inquinamento acustico.
Attraverso il PCCA il Comune suddivide il proprio territorio in zone acusticamente omogenee, a ciascuna delle quali corrispondono precisi limiti da rispettare e obiettivi di qualità da perseguire nel medio e lungo termine.
In Italia, la disciplina dell'inquinamento acustico ambientale fa capo alla L. 26 ottobre 1995 n. 447, Legge quadro sull'inquinamento acustico, e ai relativi regolamenti attuativi. Tale legge definisce le competenze statali, regionali e degli Enti Locali.
La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, con L.R. 18 giugno 2007 n. 16, Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico, ha dato attuazione ai disposti della Legge quadro, e con la deliberazione della Giunta regionale 5 marzo 2009 n. 463 ha adottato le Linee guida per la redazione dei Piani comunali di classificazione acustica del territorio.
Tramite il PCCA, il Comune fissa gli obiettivi di uno sviluppo sostenibile del territorio nel rispetto della compatibilità acustica delle diverse previsioni di destinazione d'uso dello stesso e, nel contempo, individua le eventuali criticità e i necessari interventi di bonifica per sanare le situazioni esistenti.
Il PCCA è attualmente in fase di predisposizione da parte degli uffici comunali competenti.

Piano d'azione comunale per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico

Il Piano è stato approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. 188 dd. 12.5.2005, secondo le Linee guida disposte dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici (deliberazione della Giunta Regionale n. 421 del 4/3/2005, in sede di approvazione del regionale Piano d'azione per il contenimento e lo prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico).
Nel 2012 con Decreto del Presidente della Regione n. 10/Pres. del 16.01.2012 è stato approvato il Piano di Azione Regionale e, in attuazione di tale strumento, con Delibera della Giunta n. 31 dd 11.02.2013, il Comune di Trieste ha approvato il nuovo Piano di Azione Comunale.
Il PAC (Piano di Azione Comunale) agisce in chiave preventiva, cioè sulla base di previsioni sulla qualità dell'aria e si attiva quando è prevista una sequenza contigua di superamenti dei limiti (vedi RA_Rapporto Ambientale).

comune di trieste
area pianificazione territoriale
servizio ambiente

PERIMETRO VIARIO PERCORRIBILE:

- Largo Roiano
- Via S. Teresa
- Via Stock (tratto fra via Santa Teresa e via dei Saltuari)
- Via dei Saltuari
- Via Barbariga (tratto fra via dei Saltuari e via Sara Davis)
- Via Sara Davis (tratto fra via Barbariga e via dei Cordaroli)
- Via dei Cordaroli
- Via Commerciale (tratto fra via dei Cordaroli e Sal. di Conconello)
- Salita di Conconello
- Strada Nuova per Opicina (tratto fra Sal. di Conconello e via Valerio)
- Via Valerio
- Via Fabio Severo (tratto fra P.le Europa e via di Cologna)
- Via di Cologna
- Largo del Giardino
- Via Giulia (tratto fra L.go Giardino e Rotonda del Boschetto)
- Rotonda del Boschetto
- Viale al Cacciatore
- Via de Marchesetti (tratto viale Cacciatore e via San Pasquale)
- Via San Pasquale
- Via Revoltella (tratto fra via San Pasquale e via Rossetti)
- Via Rossetti (tratto fra via Revoltella e P.le De Gasperi)
- Piazzale De Gasperi
- Strada di Cattinara (tratto fra P.le De Gasperi e raccordo ex SS. 202 / Strada di Fiume)
- Strada di Fiume (tratto fra raccordo ex SS. 202 / Strada di Fiume e via Molino a Vento)
- Via Molino a Vento (tratto fra Strada di Fiume e via Marenzi)
- Via Marenzi
- Via dell'Istria (tratto fra via Marenzi e p.le Valmaura)
- Piazzale Valmaura
- Via Valmaura
- Grande Viabilità Triestina (tratto fra svincolo di Valmaura e svincolo di Campi Elisi)
- Via delle Fiamme Gialle
- Passeggio di Sant'Andrea
- Via Campo Marzio
- Via Economo (tratto fra via Campo Marzio e riva Grumula)
- Riva Grumula
- Riva Tommaso Gulli
- Riva Nazario Sauro
- Riva Mandracchio
- Riva Caduti per l'Italianità di Trieste
- Riva Tre Novembre
- Corso Cavour
- Piazza Libertà
- Viale Miramare (tratto fra piazza Libertà e Largo Roiano)

ASSI E STRADE INTERNE PERCORRIBILI:

1 - Via Salata
Galleria di Montebello
Piazza dei Foraggi
Viale Ippodromo
2 - Via Udine (tratto fra Salita di Gretta e via Barbariga)
Via Barbariga (tratto fra via Udine e via dei Saltuari)
3 - Via Commerciale
Via Pauliana

STRADE PERCORRIBILI DI ACCESSO AI PARCHEGGI:

Parcheggio S. Andrea	- Via Carli
Parcheggio Ferdinandeo	- Via Marchesetti (da via S. Pasquale a parcheggio Ferdinandeo)
Parcheggio Palasport Chiarbola	- Rampa G.V.T. svincolo Via Svevo - Via Svevo (tratto fra via Baiamonti e via D'Alviano) - Via D'Alviano (tratto fra via Svevo e via Doda) - Via Doda (tratto fra via D'Alviano e piazzale Puglie) - Piazzale delle Puglie
Parcheggio Foro Ulpiano	- Via Fabio Severo (tratto fra via Cologna e via Cicerone) - Via Cicerone - Via Coroneo (tratto fra via Cicerone e via Fabio Severo) - Foro Ulpiano

PRINCIPALI PARCHEGGI E LINEE BUS:

P PARCHEGGIO GRATUITO

- Piazzale 11 Settembre 2001	BUS 6-36
- Quadrivio di Opicina	TRENOVIA 2 - BUS 4-4/
- Ferdinandeo	BUS 11-25
- Palasport di Chiarbola	BUS 1-8-29
- Stadio Rocco (via Valmaura)	BUS 8-10-52
- Stadio Rocco (via Flavia)	BUS 19-20-21-23-37-40-41-48-52

P PARCHEGGIO A PAGAMENTO

- Silos	BUS 1-3-6-8-17-19-20-21-22-23-24-30-36-39-40-41-42-44-51
- Foro Ulpiano	BUS 4-14-17-17/-39-51
- C.C. "Il Giulia"	BUS 6-9-35
- Via Carli S. Andrea	BUS 8-9-16-30



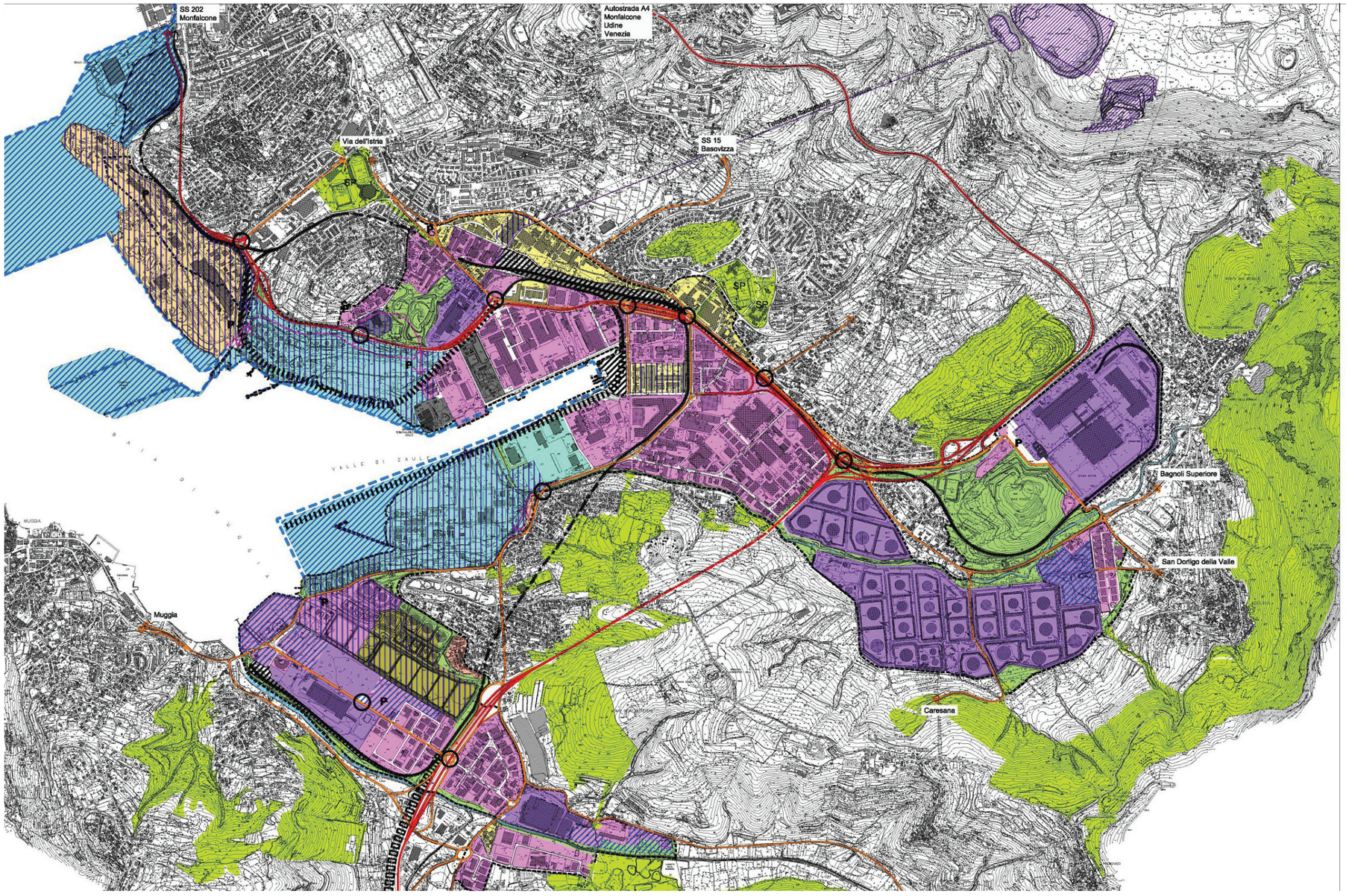
Piano d'azione comunale per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico, Perimetro viario percorribile

2.1.3 Piani di altri Enti

Oltre all'Amministrazione comunale, sul territorio operano anche altri Enti pubblici, ai quali è attribuita per legge una speciale funzione di pianificazione per il perseguimento dei propri fini istituzionali. In particolare, due sono gli ambiti – uno a carattere industriale e uno portuale – disciplinati da specifici strumenti di pianificazione, la cui redazione compete, rispettivamente, all'Ente per la Zona Industriale di Trieste (EZIT) e all'Autorità Portuale.

Piano Territoriale Infraregionale (EZIT)

Strettamente connesso all'ambito portuale, il comprensorio EZIT ospita 613 aziende, di cui 522 attive, per un totale di circa 10.016 addetti. Prevalgono le piccole imprese (l'82% conta meno di 15 addetti) e le medie imprese (il 14% ha un numero di addetti compreso tra 15 e 100). Si tratta di imprese prevalentemente di tipo manifatturiero o del ramo delle costruzioni (50% delle aziende, 75% degli addetti).
Per la zona industriale è attualmente in itinere la predisposizione del Piano TerrItoriale Infraregionale (PTI). In attuazione della deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'EZIT n° 52 dd. 26.07.2012, il progetto di Piano è stato inoltrato alla Regione in data 03.08.2012.
Il Piano interessa un'area di circa 8,12 Kmq: di essi circa 3,02 ricadono nel comune di Trieste, mentre la restante parte rientra nei comuni di San Dorligo della Valle e Muggia.
L'ambito EZIT è in parte oggetto di tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 ed è interessato dalla presenza di SIN su ampie superfici; condizioni, queste, che rendono le previsioni e i programmi di sviluppo piuttosto complessi in termini di tempi e costi.
Il progetto di PTI definisce un *livello strutturale-strategico* (per il medio-lungo periodo) e un *livello operativo* (per il breve-medio periodo).
Relativamente al livello operativo, in rapporto alle problematiche legate alle bonifiche e alla necessità di raggiungere specifiche intese di pianificazione con i Comuni territorialmente interessati (armonizzazione degli strumenti), il Piano si articola in due ulteriori sub-livelli:
a) *livello operativo primario*, riguardante l'insieme delle previsioni urbanistiche formulate in coerenza con gli strumenti di pianificazione comunale vigenti sul territorio alla data di approvazione del PTI, non necessitanti delle procedure di armonizzazione di cui all'art. 12 del D.G.Reg. 25/3/2008 n. 086/Pres.;
b) *livello operativo secondario*, riguardante le proposte di pianificazione individuate come funzionali al quadro strategico di maggiore sviluppo del comprensorio, che comportano un adeguamento degli strumenti di pianificazione dei Comuni, da sottoporre alle procedure di armonizzazione di cui all'art. 12 del D.G.Reg. 25/3/2008 n. 086/Pres.

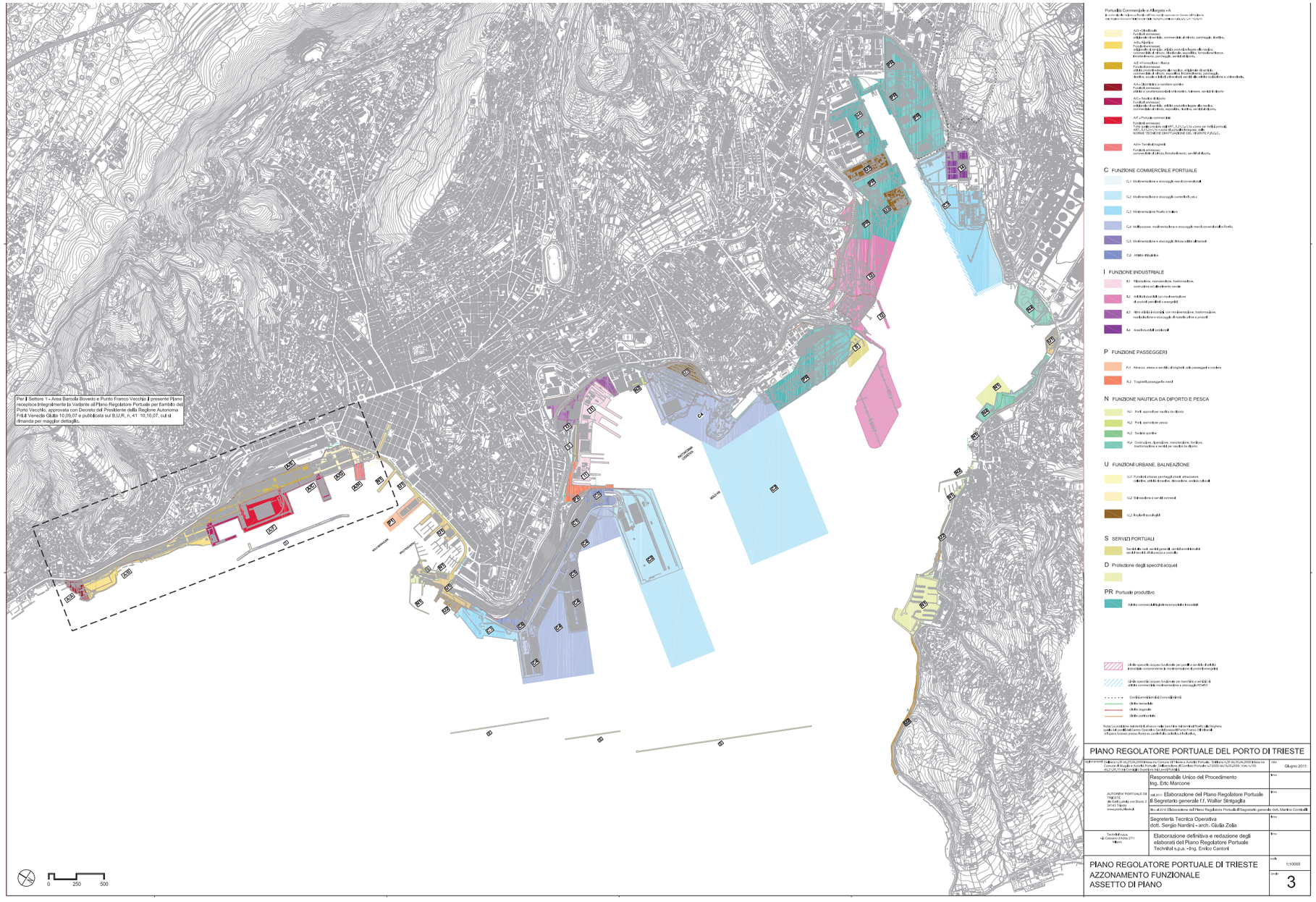


EZIT, Variante n. 1 al Piano Territoriale Infraregionale per la Zona Industriale di Trieste, Zonizzazione destinazione d'uso del suolo e degli edifici, gennaio 2013

Piano Regolatore del Porto (Autorità Portuale)

Il Piano Regolatore del Porto (PRP) è lo strumento preposto a disegnare l'assetto strutturale e operativo del porto e a individuare la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito portuale.
Il PRP è stato approvato dal Comitato Portuale in data 19 Maggio 2009 (Deliberazione n° 7/2009, Allegato 3). Dopo avere ottenuto le necessarie intese (Legge 84/94, Articolo 5, Comma 3) con i Comuni interessati, ovvero il Comune di Trieste e il Comune di Muggia, il Piano è stato trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'ottenimento del parere previsto dalla Legge 84/94; parere che è stato emanato con alcune osservazioni/prescrizioni, alle quali il PRP è stato adeguato.
Attualmente è in corso la procedura di V.I.A. integrata alla V.A.S. (ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152 e s.m.i.), in ragione dell'esigenza di comprimere i tempi della valutazione ambientale del PRP e nell'ottica dello snellimento delle procedure.
Nel Piano l'analisi della zona portuale e delle funzioni programmate è riferita alla seguente articolazione territoriale:
1. *Ambito funzionale*; individua l'intero territorio portuale oggetto del PRP;
2. *Circoscrizione*; individua la porzione di Demanio Marittimo conferita ai poteri di pianificazione dell'Autorità Portuale;
3. *Settore territoriale*; individua una parte significativa del territorio dell'ambito portuale, caratterizzata dalle medesime esigenze e necessità di sviluppo;
4. *Area omogenea o, per brevità, area*; si intendono parti contigue di settore caratterizzate dall'omogeneità delle funzioni in esse esistenti e/o previste.

L'ambito portuale è articolato in 6 settori, come segue:
1. Terrapieno Barcola-Bovedo Bovedo e Porto Franco Vecchio
2. Porto Doganale e Rive
3. Riva Traiana e Porto Franco Nuovo
4. Arsenale San Marco, Scalo Legnami Piattaforma logistica e Molo VIII
5. Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere
6. Litorale di Muggia



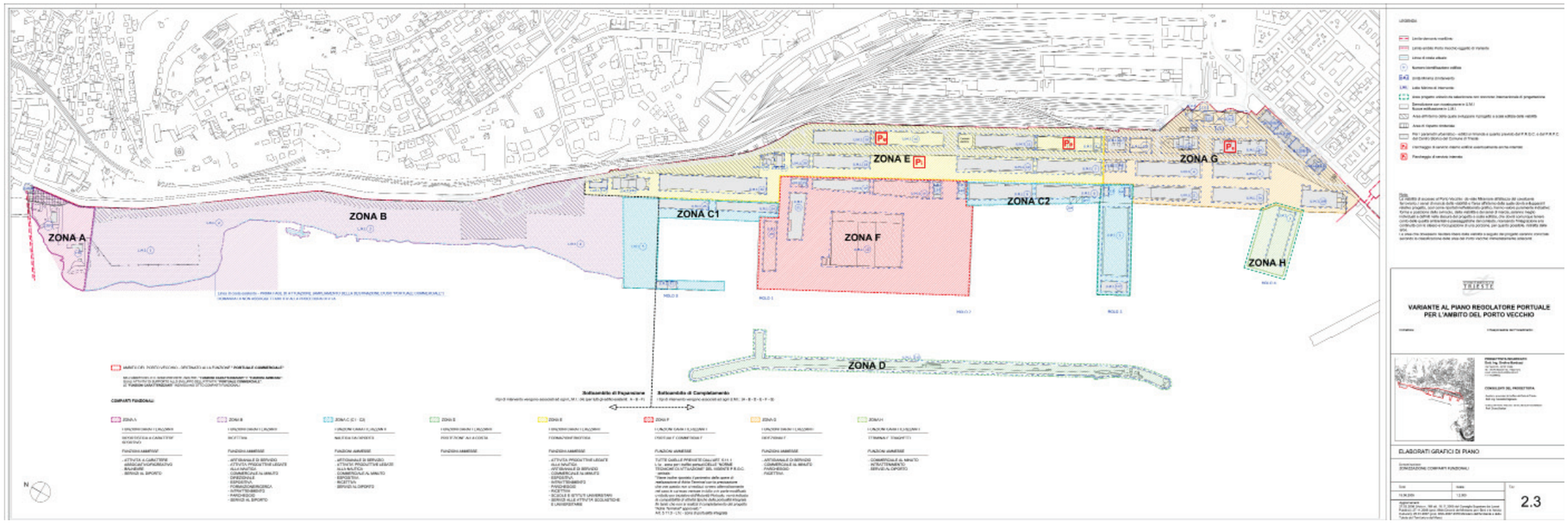
Piano Regolatore del Porto: tavola dell'azzonamento funzionale

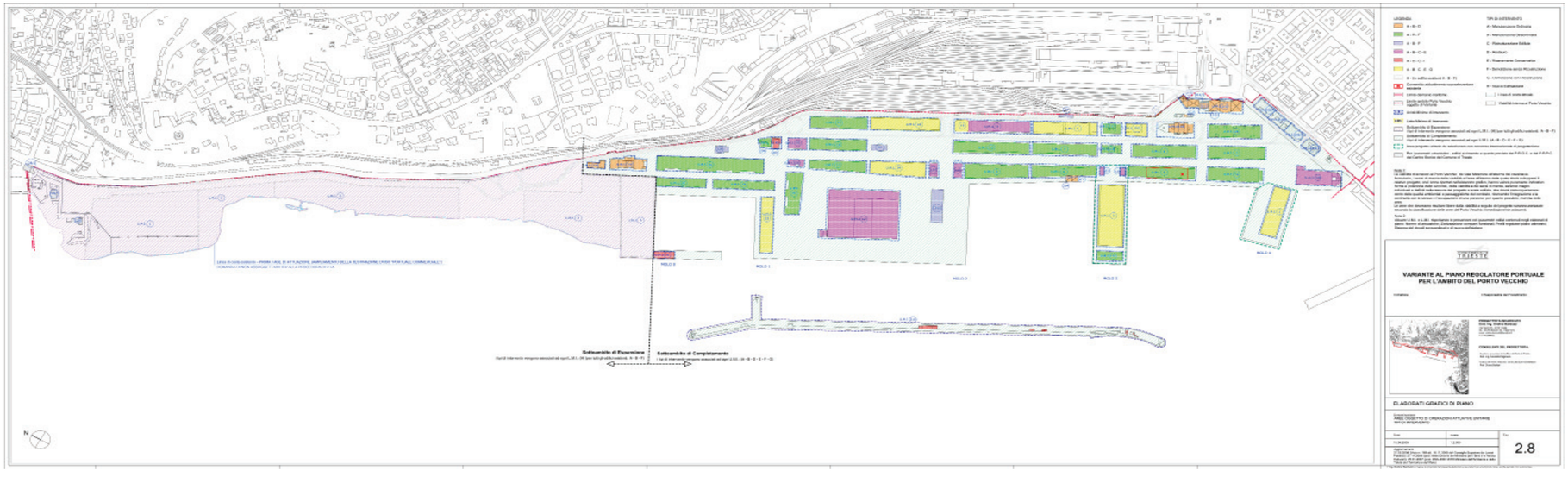
Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio

Per quanto concerne in particolare il settore Barcola-Bovedo, il Piano Regolatore del Porto recepisce integralmente la *Variante al Piano Regolatore Portuale per l'Ambito del Porto Vecchio*, approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007, e successivamente pubblicata sul B.U.R. (n.41, 10.10.2007). Gli elaborati relativi alla Variante sopracitata costituiscono parte integrante del PRP.
La Variante al Piano Regolatore Portuale per l'Ambito del Porto Vecchio è stata recepita dal Comune di Trieste con Deliberazione Consiliare n° 50 dd. 11 giugno 2007, con la quale è stata approvata la Variante n. 93 al vigente PRGC relativa alle aree del Porto Vecchio. La Variante n. 93 è entrata in vigore a seguito della pubblicazione sul BUR (n. 32, 08.08.2007) della DGR n. 1794 dd. 20.07.2007.
All'interno del settore Barcola-Bovedo, la Variante al Piano Regolatore Portuale per l'Ambito del Porto Vecchio delimita ambiti funzionali di espansione e ambiti funzionali di completamento.
La Variante non prevede nuove opere infrastrutturali marittime, né alcuna modifica della linea di costa. Essa configura invece un ampliamento della destinazione d'uso, a comprendere la *funzione portuale commerciale*. Viene infatti previsto l'insediamento anche di funzioni diverse da quella portuale propriamente intesa, *purché complementari o comunque di supporto allo sviluppo della funzione portuale commerciale*.
Nello specifico, Porto Vecchio risulta articolato in *due sotto-ambiti* (di completamento e di espansione) e in *otto comparti funzionali*. A ciascun comparto la Variante associa, oltre alla funzione principale portuale commerciale, una *funzione caratterizzante* e alcune *funzioni ammesse*. Le funzioni specifiche previste sono venti.
Porto Vecchio risulta così suddiviso in:
- cinque Lotti Minimi di Intervento (LMI), tutti localizzati nel sotto-ambito di espansione;
- quarantasette Unità Minime di Intervento (UMI), tutte localizzate nel sotto-ambito di completamento.

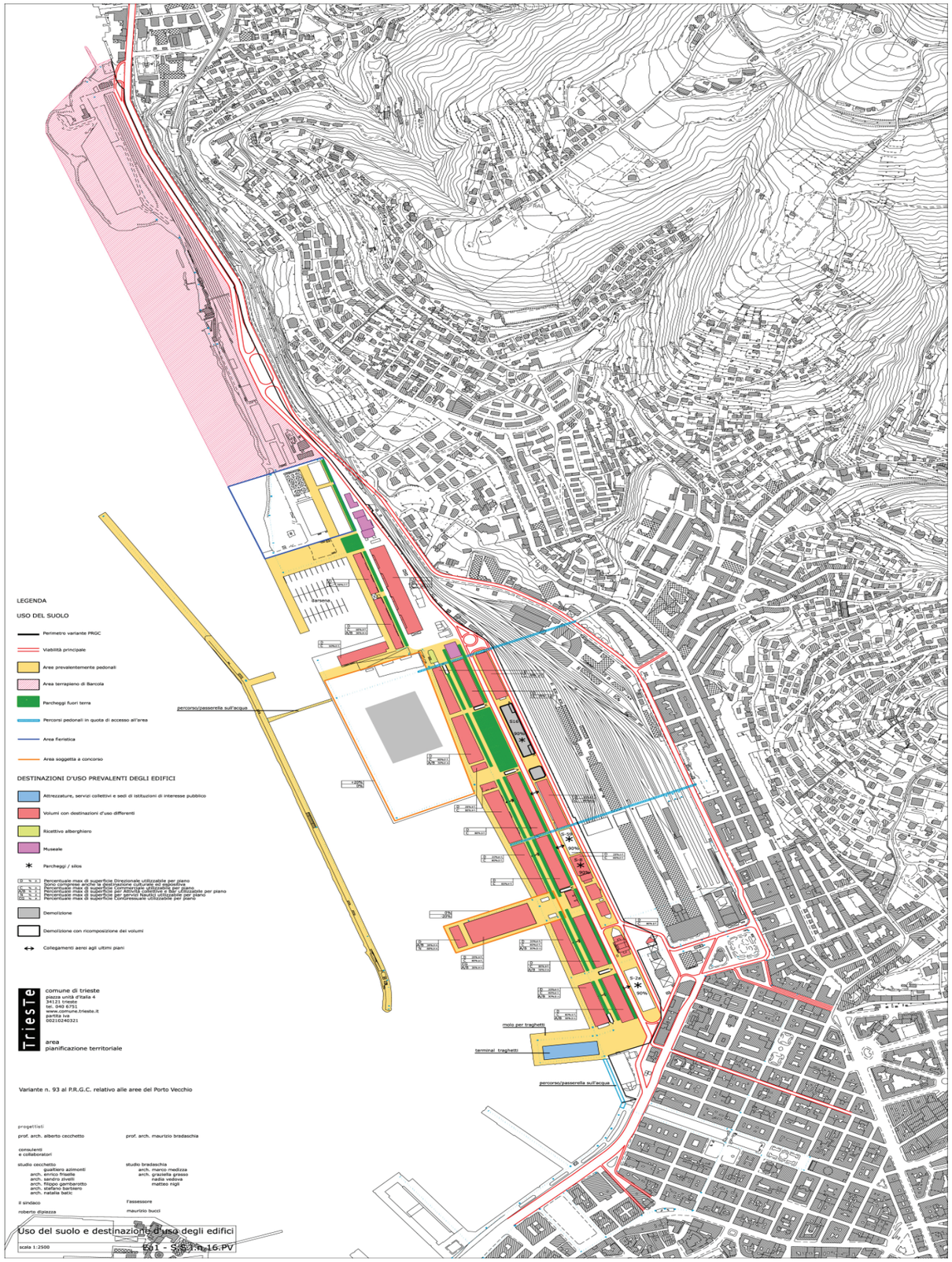
A ciascun LMI e a ciascuna UMI la Variante associa *tipo di intervento ammesso* e relativi *parametri urbanistici*, *profili regolatori*, *parcheggi pertinenziali* e *prescrizioni particolari*. Ogni progetto di intervento sugli edifici esistenti dovrà rispettare tali indicazioni.
La Variante prevede in sostanza un ampliamento delle destinazioni d'uso ammissibili complementari alle funzioni portuali anche a vantaggio di altre attività più propriamente urbane (quali attività culturali, di ricerca, istruzione e formazione, di direzione e servizio, commerciali, di ricettività, espositive e di intrattenimento.
Viene altresì previsto il mantenimento – in via transitoria – di funzioni terminalistiche per le merci nell'area di Adria Terminal. Tra le funzioni ammesse, la Variante non contempla invece la residenza, come previsto dall'Intesa sottoscritta con l'Autorità Portuale.
Nello specifico, la definizione delle nuove destinazioni d'uso corrisponde alla suddivisione dell'area di Porto Vecchio nelle seguenti sottozone:
- ZPU, Zona Portuale Urbana;
- ZPU-2, Zona Portuale Urbana su cui insiste il Terminal logistico dell'Adria Terminal;
- ZPU-3, corrispondente al Molo III;
- ZPU-4, corrispondente al Molo IV;
- ZP3, nuova Zona fieristica della città;
- ZRPU, Zona Ricreativa Parco Urbano;
- ZPM, Zona Portuale Museale;
- ZB, Zona Portuale Balneare;
- ZTN, Zona Turistico Nautica.

Particolare attenzione è stata posta alla valutazione delle modalità di inserimento di nuove funzioni e destinazioni d'uso sia negli edifici storici (soprattutto in quelli vincolati e identificati di interesse dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici, per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico e Demoetnoantropologico del Friuli Venezia Giulia), sia nella struttura dell'impianto urbano.
Analogamente, particolare attenzione è stata posta alla definizione delle funzioni portuali da conservare (anche temporaneamente) nell'ambito del Porto Vecchio, come nel caso dell'area Adria Terminal specificamente zonizzata.

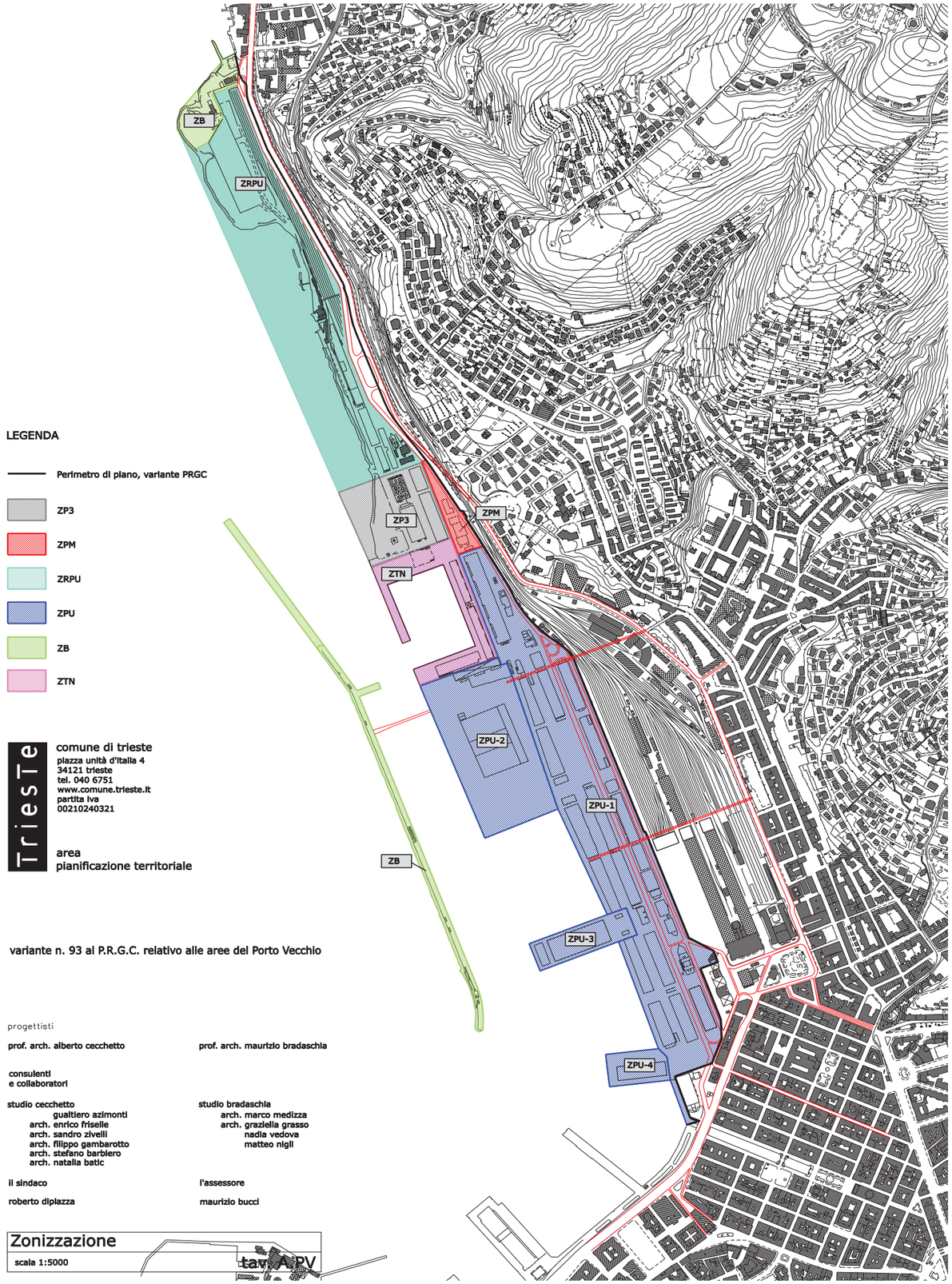




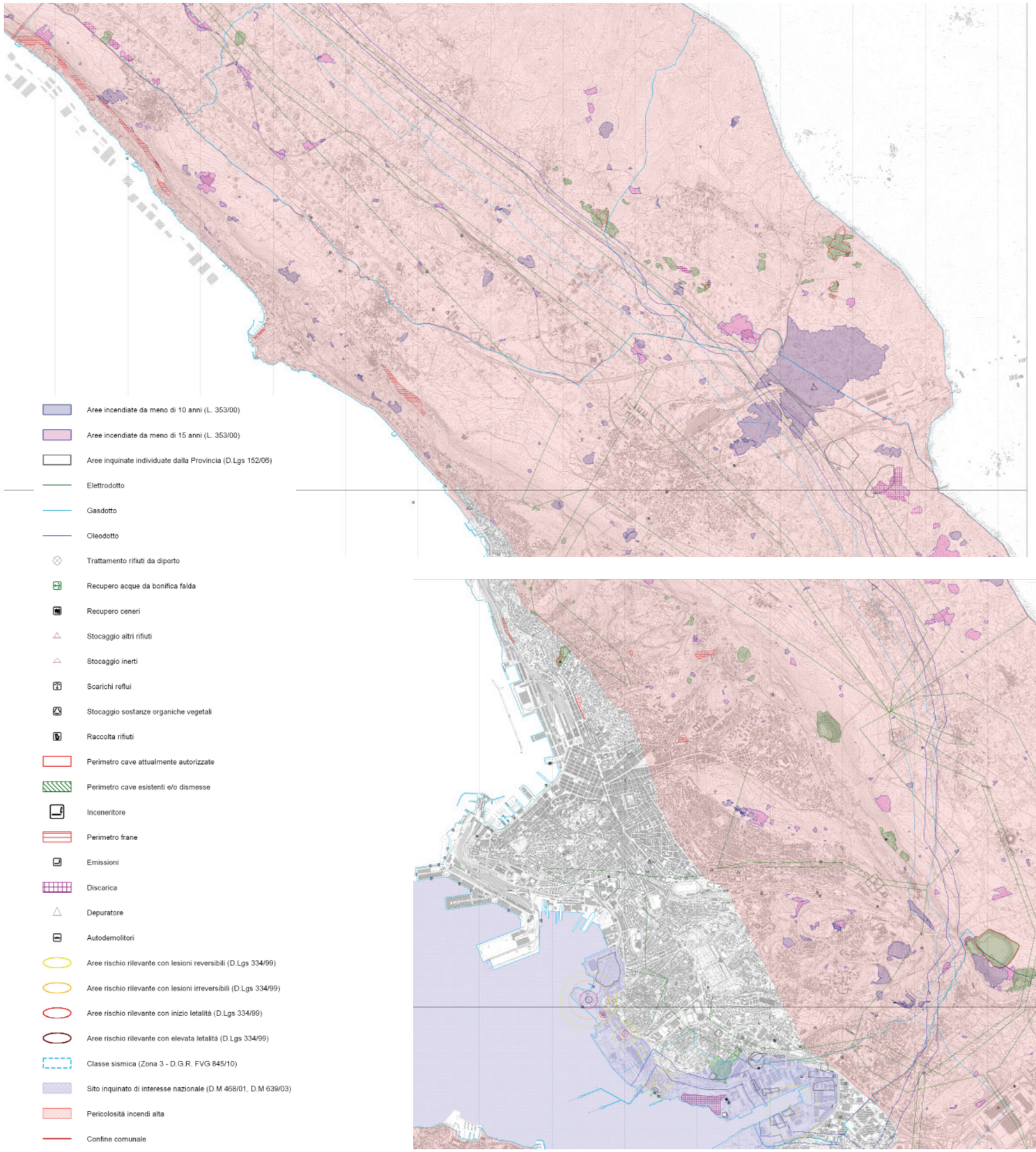
In alto, Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio: zonizzazione, comparti funzionali;
in basso, Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio: aree oggetto di operazioni attuative unitarie, tipi di intervento.



Variante n. 93 al PRGC relativo alle aree del Porto Vecchio: uso del suolo e destinazioni d'uso degli edifici, 11.06.2007



Variante n. 93 al PRGC relativo alle aree del Porto Vecchio: Zonizzazione, 11.06.2007

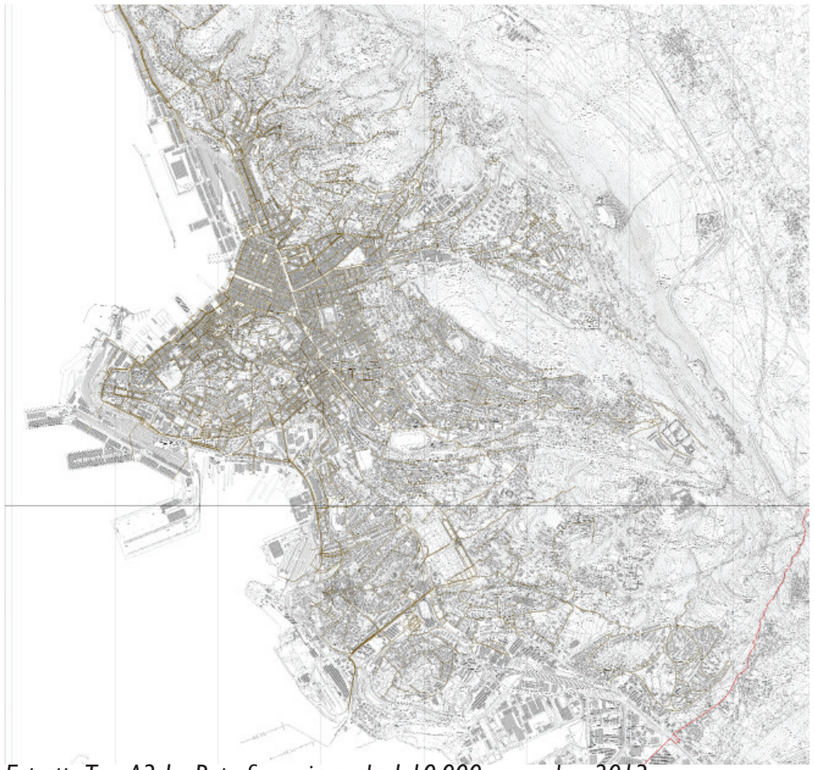


2.1.4 Rischi ambientali

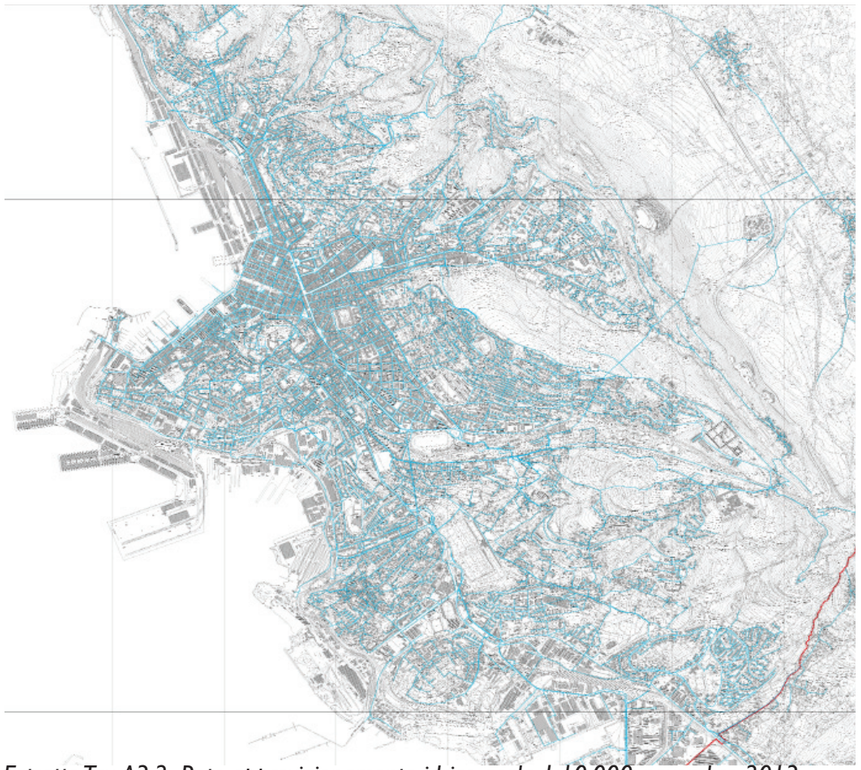
Una parte del lavoro di analisi è stata rivolta all'approfondimento e alla ricognizione dei rischi ambientali.
La mappa qui riportata rappresenta gli elementi di pericolosità presenti sul territorio provinciale, in prevalenza costituiti da rischi ambientali artificiali, ai quali si aggiungono il rischio sismico e quello franoso.
Nello specifico, la carta rappresenta:
- *le pressioni antropiche a scala locale*, quali cave, impianti a rischio rilevante (D.Lgs. 334/99), elettrodotti (DPCM 8 luglio 2003), discariche, depuratori, scarichi di reflui, luoghi di stoccaggio di sostanze organiche vegetali, centri per il recupero delle ceneri, zone per raccolta rifiuti, autodemolitori;
- *le pressioni derivanti da progetti di valenza territoriale*, quali i tracciati di elettrodotto, gasdotto, oleodotto nonché, il Sito Inquinato di Interesse Nazionale di Trieste (perimetrazione definita con DM Ambiente n. 639/2003);
- in attuazione della legge quadro n.353 del 21/11/2000, art. 10 in materia di incendi boschivi, sono state altresì individuate le *aree interessate da incendio negli ultimi 15 e 10 anni*.
L'elaborato pone in evidenza come tutto il territorio della provincia di Trieste sia interessato da una *elevata pericolosità di incendio*, confermata dagli eventi delle ultime stagioni estive. Questo dato rende obbligatoria una serie di riflessioni sulla gestione futura delle parti di territorio inedificato e sul sistema del verde, con particolare riguardo alle aree boscate e a quelle incespugliate a causa di processi di abbandono o di mancata manutenzione.
Un altro aspetto rilevante è quello relativo agli *eventi franosi*, riguardanti soprattutto il ciglione carsico. Eventi che sottolineano la necessità di arginare il problema anche attraverso il recupero degli originari terrazzamenti caratterizzanti questa parte del territorio.
Le indagini qui sintetizzate sono risultate fondamentali per le scelte di Piano, contribuendo inoltre alla costruzione dell'elaborato *PO1.3 Elaborato tecnico Rischi Incidenti Rilevanti,* come richiesto dalla normativa vigente.

Fonti
Provincia di Trieste, dati ambientali relativi alle emissioni in atmosfera, scarichi idrici, impianti di smaltimento rifiuti ai sensi del D.Lgs. 152 /2006, aggiornati al 2010.
IRDAT RAFGV, Ambiente e LL.PP. - Servizio geologico-Ufficio Cartografia e Opere di Difesa Idrogeologica, 2008.
IRDAT RAFVG, Risorse Rurali, Agroalimentari e Forestali - Servizio Gestione Forestale e Produzione Legnosa.
Regione Autonoma FVG, ARPA.

Mappa dei rischi ambientali



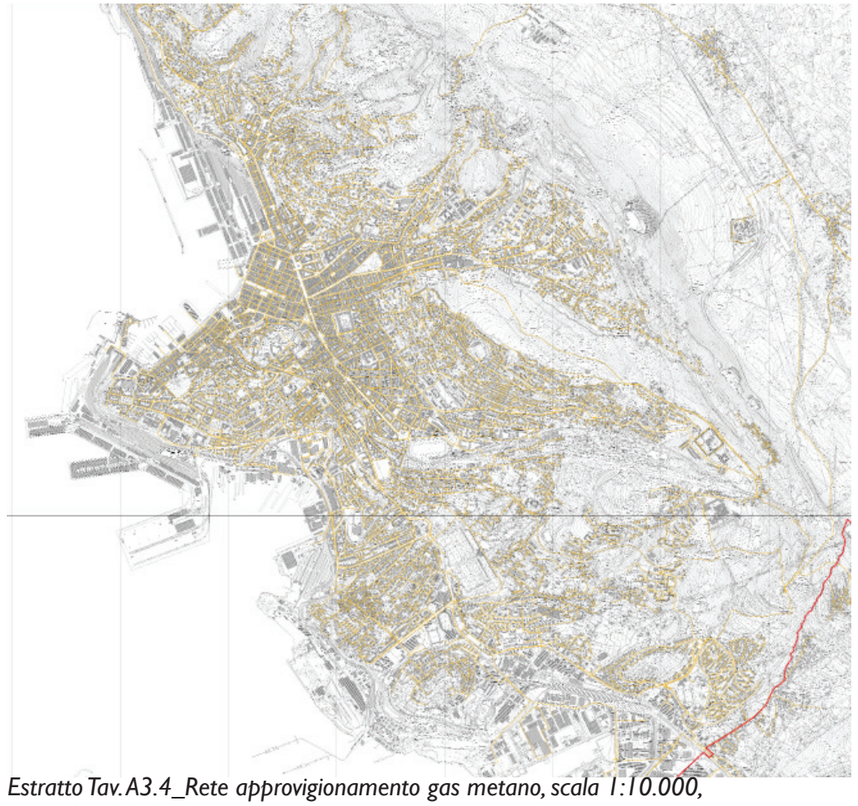
Estratto Tav .A3.1_ Rete fognaria, scala 1:10.000, novembre 2013



Estratto Tav. A3.2_Rete approvigionamento idrico, scala 1:10.000, novembre 2013



Estratto Tav .A3.3_Rete approvigionamento elettrico, scala 1:10.000, novembre 2013



Estratto Tav. A3.4_Rete approvigionamento gas metano, scala 1:10.000, novembre 2013

2.1.5 Reti tecnologiche

La ricognizione delle reti esistenti è stata condotta allo scopo sia di delineare un quadro delle esigenze di sviluppo territoriale delle stesse, sia di valutare le condizioni effettive di infrastrutturazione delle Zone urbanizzate ed edificate (rif. successivo paragrafo 2.1.6).

Rete gas

La rete gas ricopre sostanzialmente l'intero territorio comunale. Per le esigenze attuali, fatte salve alcune criticità puntuali identificate nel corso delle analisi, è in grado di soddisfare le richieste di gran parte dell'utenza. Verifiche puntuali sulla capacità della rete risulteranno necessarie solo nel caso dell'attuazione di previsioni di nuove attività industriali/commerciali tali da richiedere cospicui fabbisogni di portate di gas.

Rete idrica

La rete è sufficientemente distribuita sul territorio comunale. Risulta tuttavia generalmente vetusta e, in alcuni casi, sottodimensionata per nuovi insediamenti rilevanti che potranno quindi necessitare di potenziamenti mirati. I serbatoi in esercizio hanno un'autonomia sufficiente a soddisfare le attuali richieste da parte dell'utenza, fatta eccezione per alcune zone specifiche identificate, assieme alle aree ancora sprovviste di servizio acquedotto, nella fase di analisi.

Rete fognaria

Con riferimento al centro storico, Il dimensionamento dei collettori è sufficiente a garantire l'attuale deflusso delle acque nere, mentre le aree periferiche risultano sprovviste e/o carenti di rete fognaria. Per le nuove urbanizzazioni andranno perciò effettuate opportune verifiche circa la necessità di realizzare estensioni e/o potenziamenti della rete esistente.

Rete elettrica

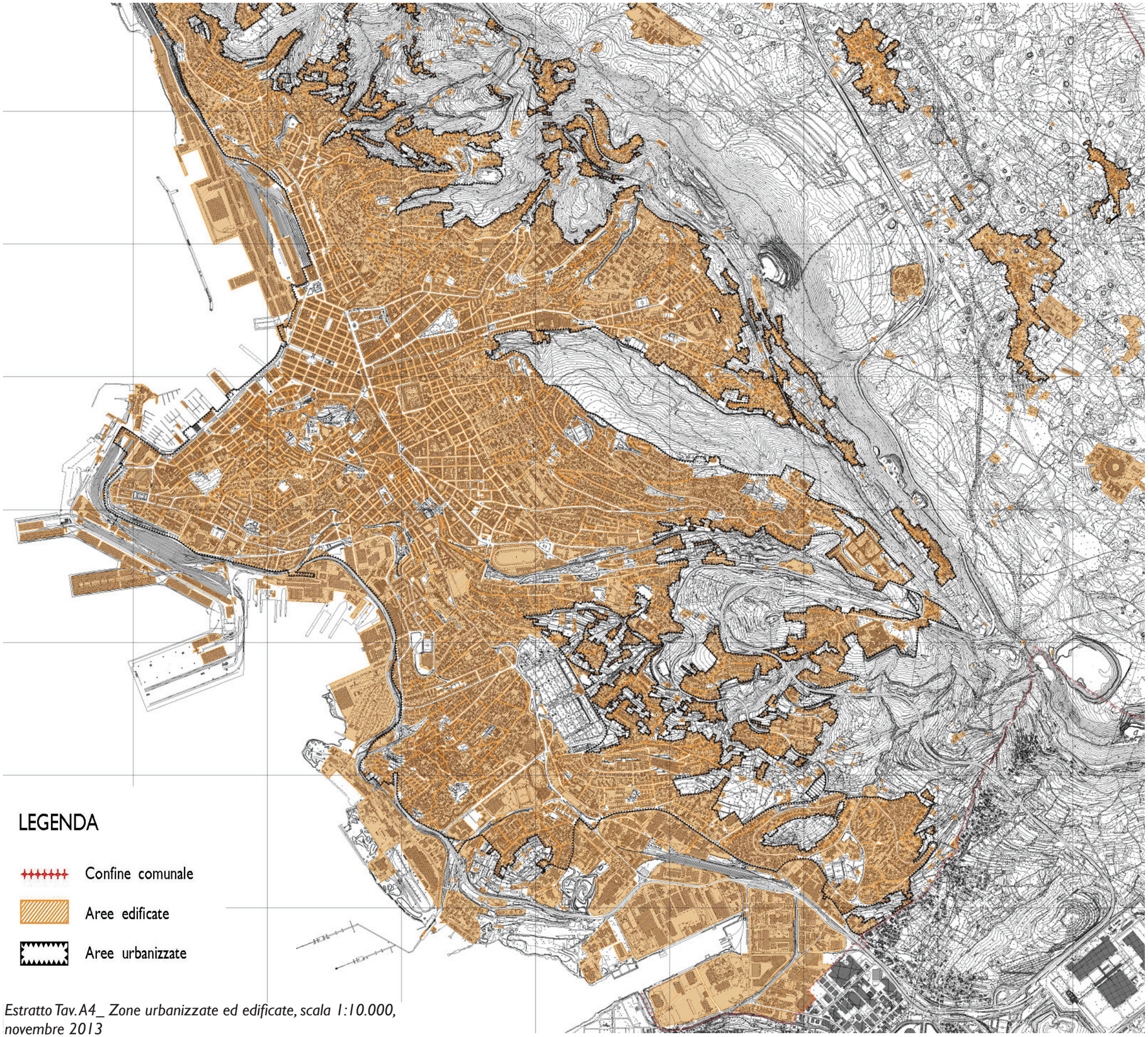
L'energia viene distribuita all'interno del territorio sia in bassa tensione (230/400 volt), sia in media tensione (2.000, 10.000, 20.000, 27.500 volt), a utenze di tipo domestico e industriale. La rete elettrica ricopre sostanzialmente l'intero territorio comunale e, per le esigenze attuali, è in grado di soddisfare alle richieste di gran parte dell'utenza.

Fonti
Dati analisi, ottobre 2012.
Dati Acegas-Aps, settembre 2012.
Dati analisi Variante n. 118, 2007.

2.1.6 Zone urbanizzate ed edificate

Sulla base dei criteri stabiliti dal DPGR 0126/95 Pres., ponendo come base lo stato di fatto del territorio comunale aggiornato al 30 aprile 2012, sono state individuate:
- le aree edificate;
- le aree urbanizzate.

L'analisi è stata condotta a partire dalla ricognizione delle aree edificate in relazione alle reti tecnologiche esistenti (rete fognaria e rete idrica), alle reti stradali urbane, nonché all'accessibilità ai principali servizi collettivi e spazi pubblici.
Dagli approfondimenti analitici è emerso che alcune zone non soddisfano pienamente le caratteristiche richieste dalla norma. In relazione alla loro consistenza e alla loro particolare ubicazione (ad esempio, nei casi di fascia costiera, Poggi Sant'Anna, Monte San Pantaleone) si è quindi reso necessario un approfondimento relativo alle caratteristiche insediative dei rispettivi contesti, con importanti riflessi anche sulle scelte progettuali del Piano.
Si precisa infine che, nella perimetrazione delle aree urbanizzate, sono state comprese anche le agglomerazioni contigue di edilizia residenziale con relativi servizi e spazi pubblici in esse inclusi, mentre gli edifici isolati non costituenti lotti contermini sono stati esclusi dalle perimetrazioni stesse.



Estratto Tav. A4_ Zone urbanizzate ed edificate, scala 1:10.000, novembre 2013

2.1.7 Temi e luoghi di progetto

Il sistema economico produttivo: conoscenza e cultura, turismo, produzione e logistica

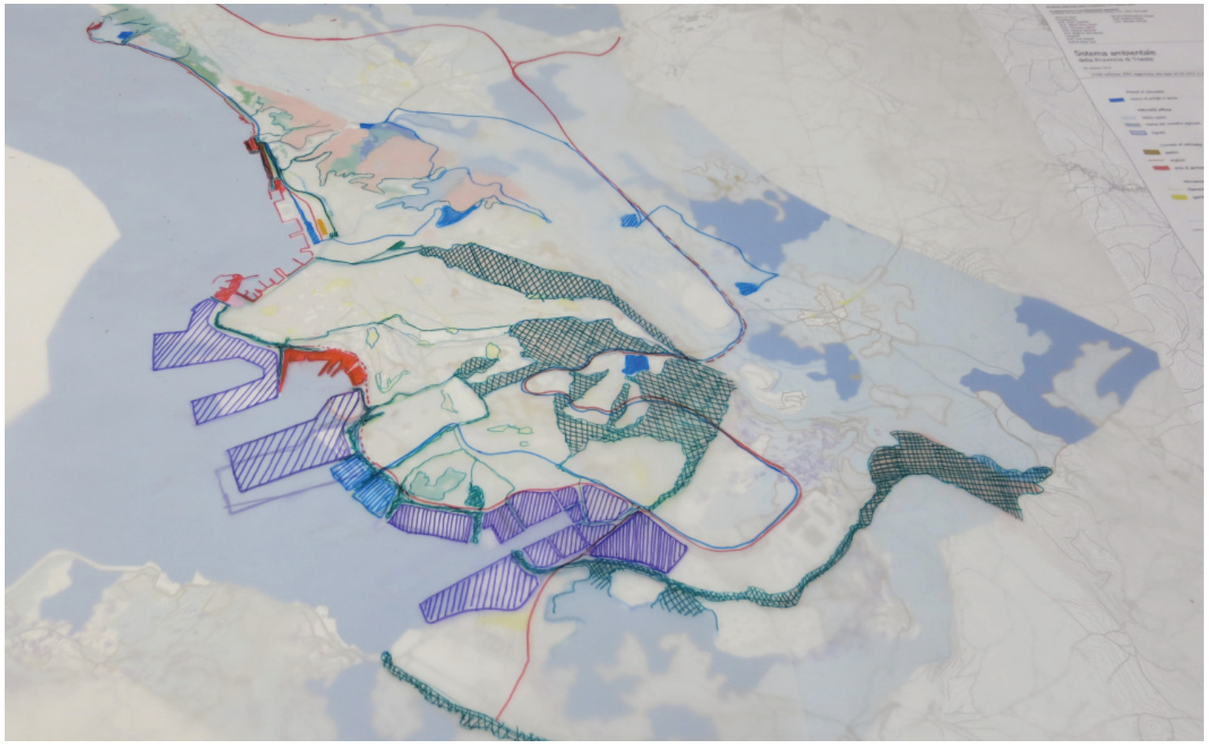
Le immagini prevalenti emerse dalla fase di ascolto (tavoli tecnici, tavoli tematici e questionari) rappresentano Trieste come la "città della scienza e della ricerca avanzata", la "città della cultura e del turismo", la "città del porto".
Molti sono i contributi pervenuti da Enti, Associazioni e Ordini professionali, incentrati su turismo, ricerca e produzione. In essi l'esame dei diversi settori evidenzia una significativa convergenza su *una nuova idea di sviluppo del territorio,* improntata alla valorizzazione di peculiarità e luoghi di valenza storico-paesaggistica in funzione del turismo; alla crescita delle eccellenze scientifiche; a una particolare sensibilità per i temi della sostenibilità, applicati al rilancio dei comparti produttivo (industria, logistica portuale, commercio), terziario e agricolo.

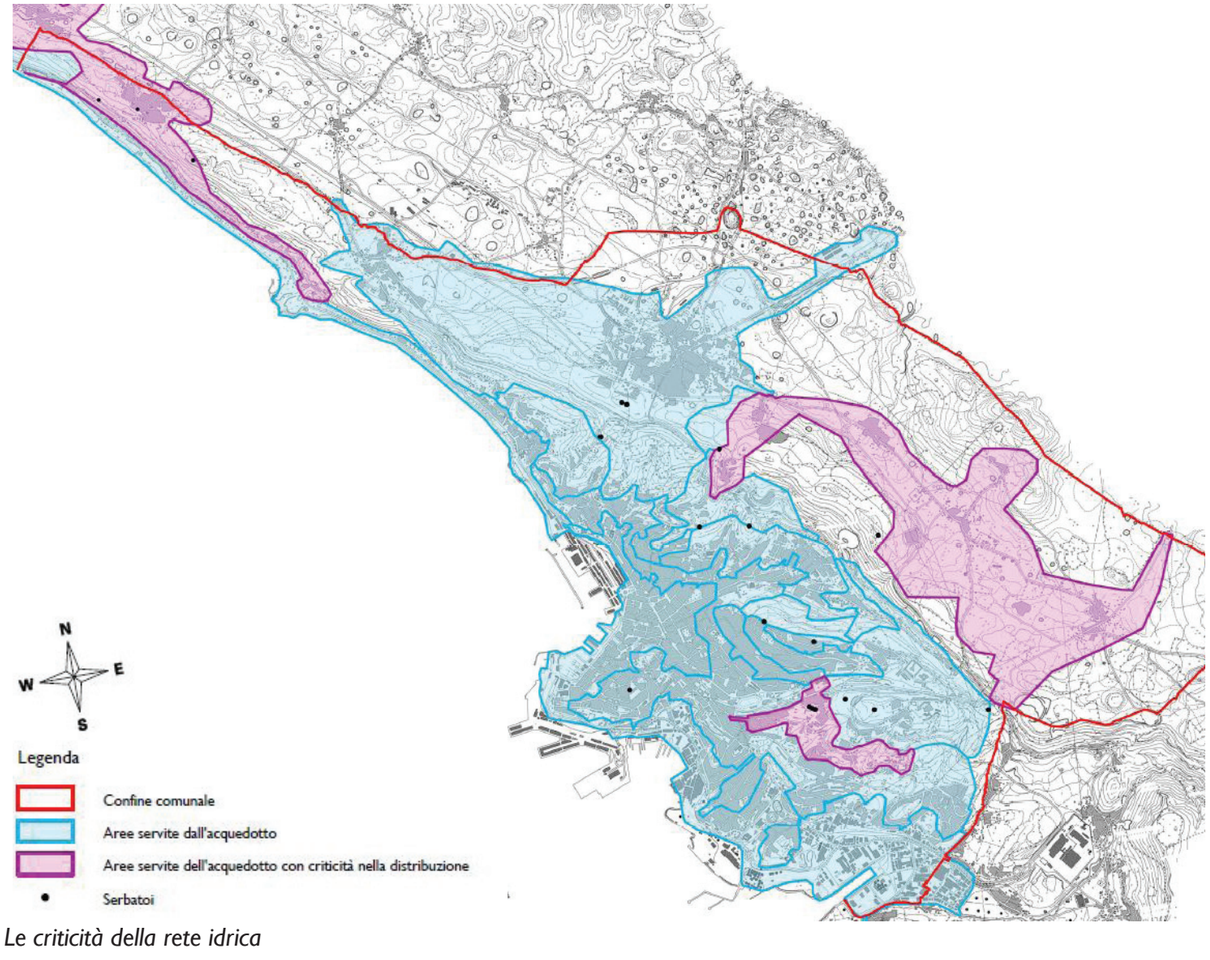
Obiettivi
Rispetto ai temi dell'industria e del terziario, e ai caratteri peculiari del sistema economico-produttivo di Trieste, il Piano deve ragionare in termini di spazi e funzioni disponibili. L'obiettivo è supportare lo sviluppo dei differenti settori, favorendone le possibili sinergie e migliorandone l'accessibilità, con particolare riguardo al sistema infratrutturale di supporto.

Temi
Operazione indispensabile, cui le azioni di Piano devono tendere, consiste nella valorizzazione delle specificità del sistema economico triestino all'interno dei cambiamenti globali in atto. In tal senso, percorsi di sviluppo futuro possono essere individuati a partire dagli *elementi di intelligenza* e *di apertura internazionale*, caratteristici di questo territorio. Ad esempio, favorendo una maggiore ricaduta delle attività di ricerca sviluppate a Trieste sul sistema delle imprese locali. Una ricaduta che è utile a creare occasioni occupazionali e a favorire il permanere di competenze qui acquisite, nonché ad elevare il livello delle esperienze imprenditoriali, dal punto di vista sia delle innovazioni di prodotto sia delle innovazioni di processo e di modelli di business.
Appare prioritaria un'azione che miri a *fare rete* tra un aticolato insieme di attività economiche esistenti e future.
Risulta altrettanto necessario lavorare sul *tema del turismo*, quale importante settore di sviluppo economico, innalzando il livello della qualità dell'offerta di spazi e servizi, ai fini di incrementare il mercato e attrarre nuovi visitatori.
La complessa struttura insediativa e morfologica impone come passaggio fondamentale l'individuazione di strategie adeguate, volte a costruire sinergie e relazioni di *compatibilità tra il sistema economico e gli altri sistemi*. In particolar modo in riferimento al sistema ambientale: l'intento è contribuire all'integrazione tra gli ambiti dedicati alla produzione e il resto della città. A tal fine, all'interno delle aree portuali e industriali, tradizionali barriere tra città e mare, occorre individuare "varchi inedificati" e altre modalità di integrazione anche a livello di funzioni ed usi.
Di fondamentale importanza è il rilancio della *polarità logistica e portuale*, con specifico riferimento allo sviluppo delle aree di Porto Nuovo.
Altre mosse di rilievo consistono sia nell'introduzione di funzioni legate alla nautica, alla ricezione turistica, alla ricerca e ai servizi nelle aree del *Porto Vecchio* (intese come un ambito complesso e integrato al resto della città), sia nell'articolazione funzionale degli ambiti industriali interni al *comprensorio Ezit* al fine di renderli più attrattivi rispetto ad attività produttive di qualità ed elevato contenuto tecnologico, soprattutto aperte ai principi della *green-economy*.

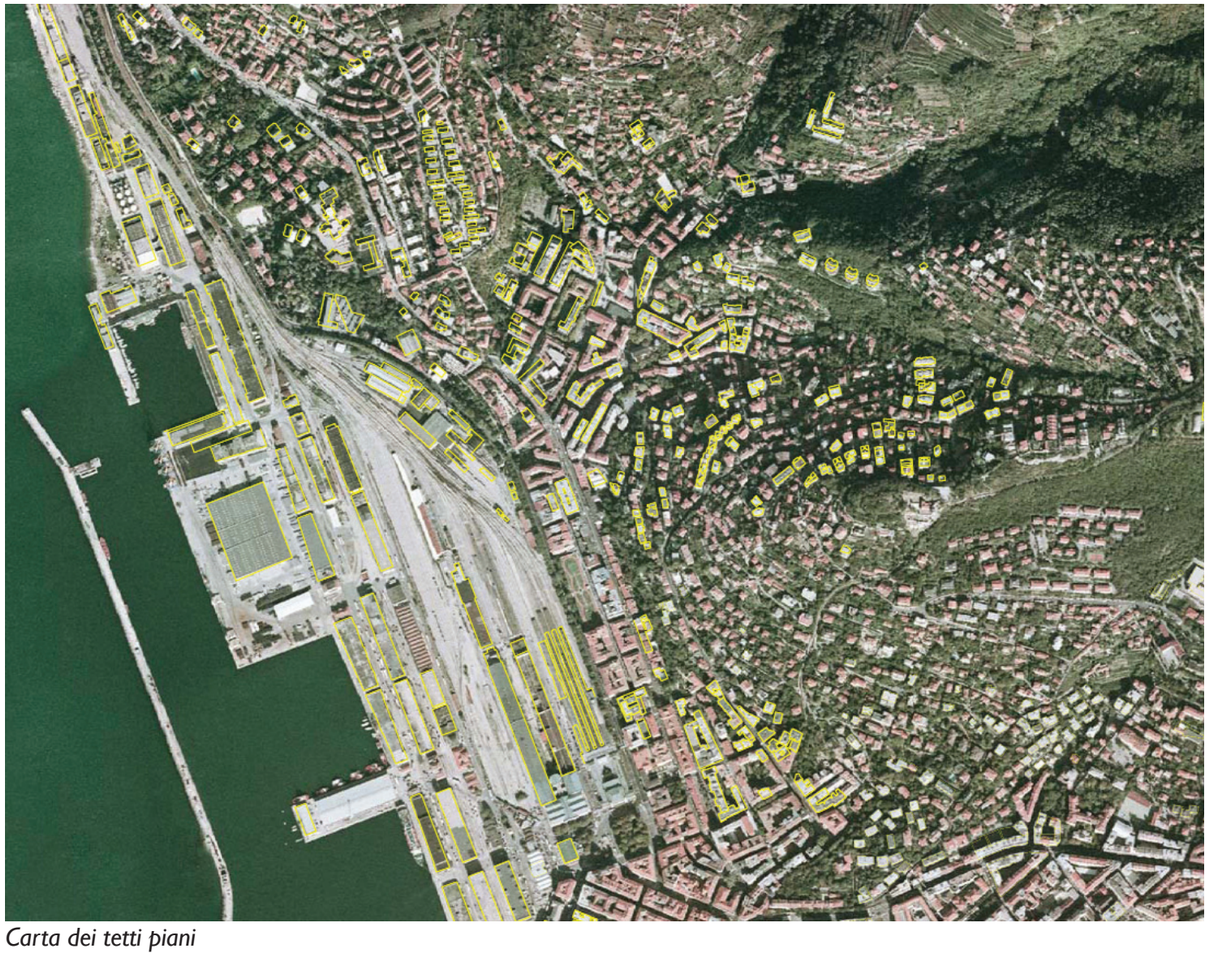
Trieste oggi presenta, infatti, tutte le potenzialità utili e necessarie per trovare una collocazione nelle filiere globali della conoscenza e per trarne un adeguato ritorno in termini di sviluppo economico.
Tali potenzialità sono:
a) luoghi e istituzioni in cui si creano e si generano idee;
b) imprese manifatturiere e non, già in grado di essere presenti sui mercati internazionali.

Integrazione tra aree produttive e città (schizzo)





Le criticità della rete idrica



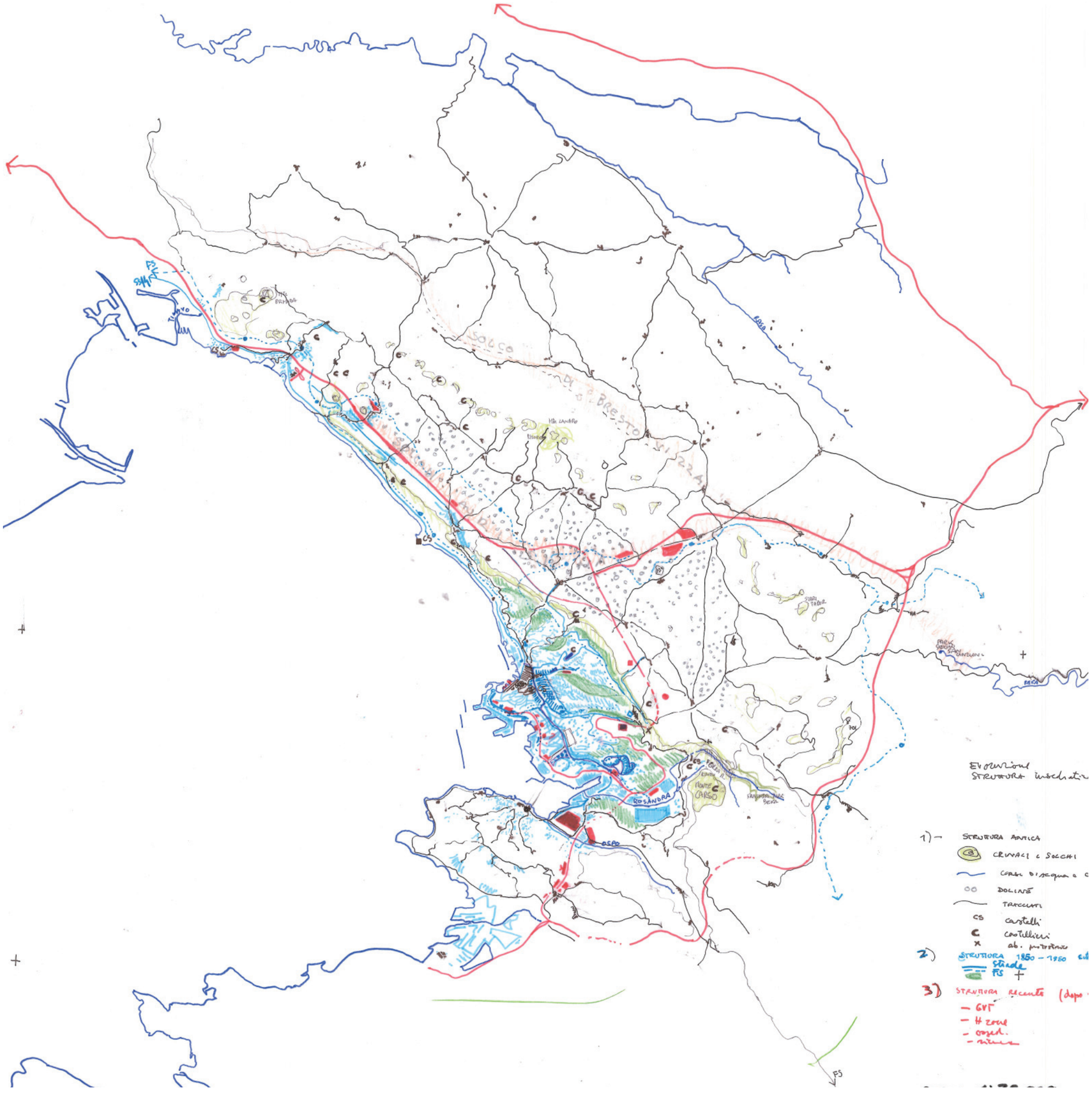
Carta dei tetti piani

La risorsa acqua e le reti tecnogiche

Se si parla di sviluppo sostenibile, un tema rilevante è dato dalle relazioni tra insediamenti e dotazioni infrastrutturali del territorio, con particolare riferimento alla gestione della risorsa idrica.
In passato, per consentire lo sviluppo urbanistico della città, sono stati impiegati – quali collettori di rete – i torrenti canalizzati agli inizi del Novecento. Le acque dei torrenti sono state successivamente captate attraverso specifici manufatti preposti a trasportarle all'impianto di depurazione. Si tratta di una situazione che, per gli impatti sulla capacità delle reti, è stata oggetto di opportuni approfondimenti analitici in sede di redazione del Piano.
L'eccessiva impermeabilizzazione del suolo urbano impedisce infatti la naturale infiltrazione delle acque meteoriche nel terreno. In caso di precipitazioni importanti, il loro convogliamento nel sistema fognario determina un sovraccarico che provoca disagi in varie parti della città. A questo si aggiungono i problemi di inquinamento generati dall'impianto fognario misto (acque bianche/acque nere) e dalla connessione di questo con la rete dei canali e dai torrenti naturali. La copertura e l'intubamento di molti corsi d'acqua in ambito urbano hanno ulteriormente complicato la situazione idrografica, moltiplicando le condizioni di rischio e impoverendo le aree maggiormente edificate di possibili elementi di riequilibrio ambientale ed ecobiologico. Nel Piano Regolatore tali questioni possono essere concretamente affrontate, assumendo specifiche strategie e misure volte a tutelare la risorsa acqua.
Tra di esse, la promozione del principio di "invarianza idraulica" (captazione e riutilizzo delle acque meteoriche) e la richiesta di più elevati parametri di permeabilità dei suoli nelle aree edificate.
Le scelte del Piano possono altresì contribuire a non aggravare l'assetto delle reti tecnologiche, tramite specifiche scelte insediative e misure richieste ai futuri interventi.

Le prestazioni energetiche della città esistente

Le prestazioni energetiche della città esistente sono in generale molto basse. Dagli approfondimenti svolti emerge, inoltre, che le differenti parti di città presentano prestazioni diverse rispetto al consumo energetico e, conseguentemente, offrono diverse possibilità di intervento.
Tema di Piano è ragionare sulle prestazioni ottenibili nei differenti ambiti urbani, nell'intento di: favorire la riqualificazione energetica degli edifici e del loro involucro; favorire la riqualificazione degli impianti e l'introduzione di nuovi sistemi di produzione di energia a basso impatto (quali, ad esempio, quelli geotermici).
Nel Piano il tema della riconversione ecologica ("per una città più sana e sicura") diventa non solo uno slogan plausibile, ma un importante obiettivo da perseguire anche nell'ottica di favorire la creazione di nuove economie ed investimenti.
Per questo gran parte delle azioni delineate dal nuovo PRGC mirano ad avviare una operazione complessiva di manutenzione straordinaria del territorio. La sicurezza, nelle sue molteplici accezioni, e la conversione ecologica costituiscono in sostanza le due ipotesi di lavoro, attorno alle quali si struttura il progetto del nuovo Piano di Trieste.
L'obiettivo è avviare un processo di rinnovo, anche radicale, del funzionamento della città e del territorio.



2.2 Struttura urbana e consumo di suolo

2.2.1 Ricognizioni di area vasta

Evoluzione insediativa

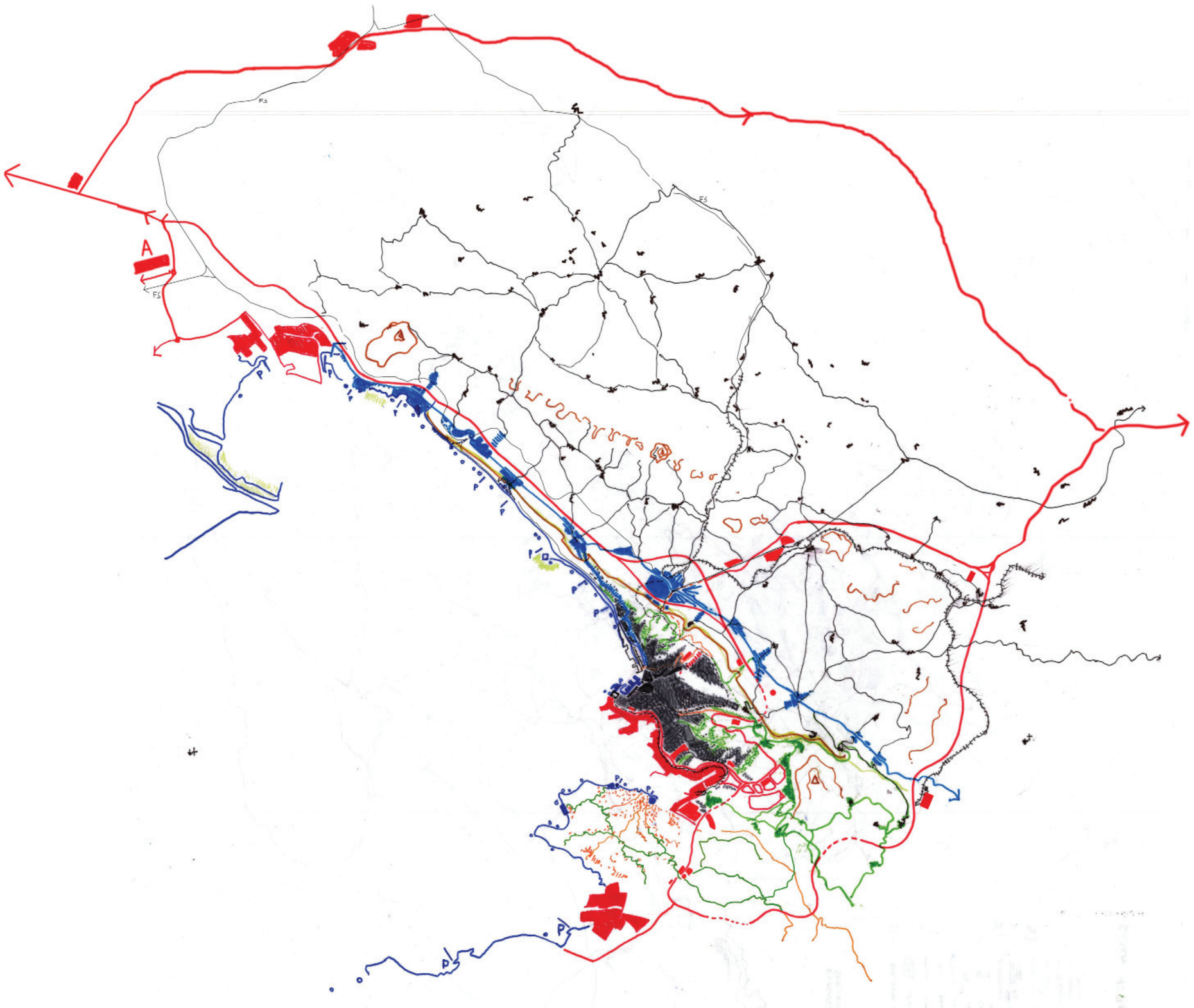
Per capire la struttura insediativa di Trieste e superare l'immagine di isolamento dal territorio che la circonda sono state condotte numerose osservazioni e analisi alla scala dell'area vasta. A partire dalla lettura dell'evoluzione storica del territorio, tali letture portano a riconoscere *differenti telai insediativi*.

Andando indietro nel tempo, attraverso la lettura delle carte antiche, è possibile individuare gli elementi più stabili, duraturi, della struttura insediativa.
Nell'evoluzione di tale struttura possono essere individuate tre soglie principali:

1) *La struttura antica (in nero)*, i cui elementi morfogenetici sono costituiti da andamenti orografici, acque, rete dei tracciati, borghi antichi, insediamenti consolidati sviluppatisi lungo i colli. Di interesse è la diversa maglia di percorsi e tracciati in territorio italiano e sloveno.

2) *La struttura recente (in azzurro)*, concentrata sul fronte costiero, da Monfalcone a Muggia, con diverse modalità di sviluppo. Elementi morfogenetici sono le strade statali, le infrastrutture e gli insediamenti portuali, la ferrovia.

3) *struttura contemporanea (in rosso)*, in cui l'elemento morfogenetico principale degli sviluppi recenti è costituito dalla Grande Viabilità Triestina e dal tracciato autostradale, che hanno portato sull'altipiano carsico-nuove attività e livelli di accessibilità.

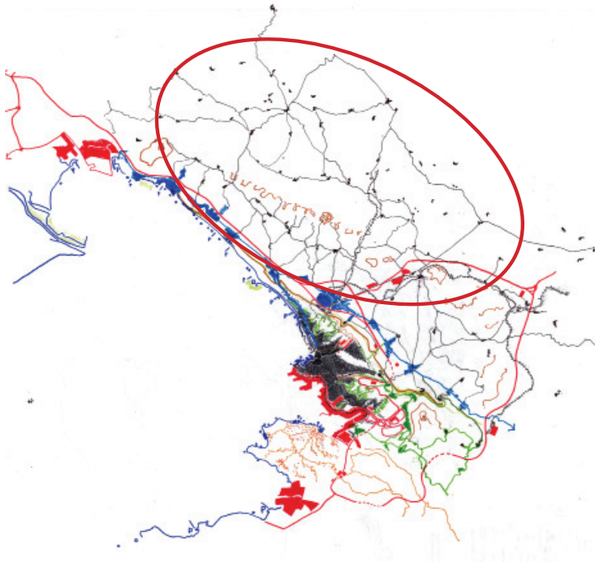


Sette ecologie

Utilizzando il concetto di ecologia in termini non strettamente scientifici ma come sistema di relazioni tra esseri viventi e habitat, il nuovo Piano cerca di comprendere non solo gli ecosistemi naturali, ma anche gli ecosistemi urbani e i loro rapporti con l'ambiente. Partendo dalla lettura del supporto fisico del territorio e, in particolare, dall'intersezione tra reti infrastrutturali ed edificato, si possono riconoscere diverse ecologie. Ciascuna è connotata da caratteri e tendenze propri, diversi stili di abitare e relazioni con i contesti naturali.

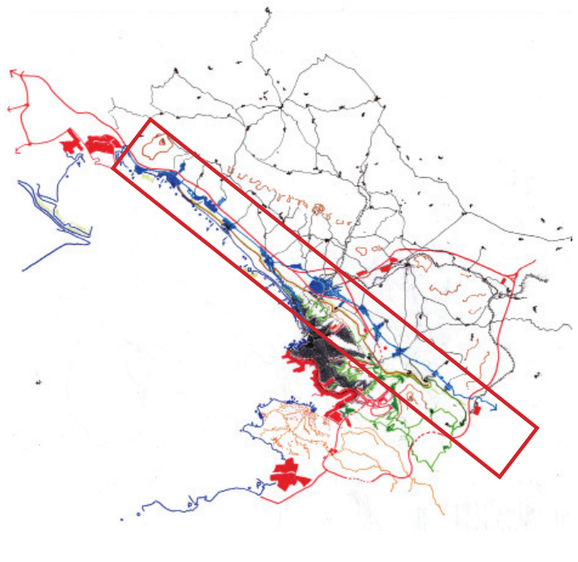
Le sette ecologie di area vasta sono:
- la rete dei piccoli borghi carsici (in nero);
- il sistema lineare della strada provinciale n.1 (in azzurro);
- la Grande Viabilità Triestina e gli insediamenti "pesanti" (in rosso);
- l'ambito dei pastini e dei versanti coltivati (in verde);
- la città densa per parti (in grigio);
- la città rada della costa (in blu);
- le pendici abitate tra Muggia e Ancarano (in arancio).

La rete dei piccoli centri carsici



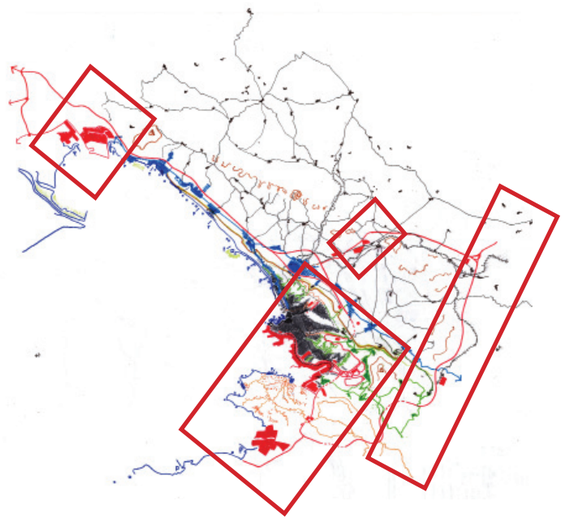
La rete dei piccoli centri carsici è formata da borghi di origine rurale e dalla rete irregolare di strade secondarie che li unisce. Stretto è il legame con le forme del territorio e con gli usi agricoli. I borghi risultano più fitti attorno alle doline (in quanto aree coltivabili), e formano alcune concentrazioni alla base della dorsale di colli che attraversa il Carso da nord a dud e ne segna il confine meridionale.
Questo territorio è connotato dalla presenza sia di alcuni luoghi di eccezionale interesse storico, culturale e naturalistico (quali, ad esempio, Monrupino, Lipiza, Staniel, Grotta Gigante, Monte Hermada, Monte Lanaro, grotte di Ščozian), sia di località contraddistinte da poduzioni vitivinicole di ecellenza (in particolare, Prepotto, Prosecco, Sgonico, Dutovlje).
Il Carso si presenta come un esempio – ancora discretamente conservato – della possibilità di stabilire rapporti virtuosi tra esigenze insediative e abitative e la costruzione di un paesaggio di grande qualità. Un paesaggio in cui permangono tracce delle tradizioni locali e di una naturalità diffusa, che si insinua tra terreni agricoli e villaggi dalla scala tutt'ora tendenzialmente ridotta.
Per un territorio di questo tipo tra i rischi più forti vi è quello connesso alla diffusione di processi insediativi che non solo comportino un'introduzione forzata di regole e modalità costruttuive avulse dal contesto, ma che riducano anche quella complessità funzionale che in passato derivava dalla stretta sinergia tra pratiche abitative, rurali e artigianali. Scarsa è la relazione con la costa, per la interruzione o la perdita di importanza dei sentieri antichi, in parte conness alla realizzazione del sistema infrastrutturale parallelo al mare.

Il sistema lineare della strada provinciale n. 1



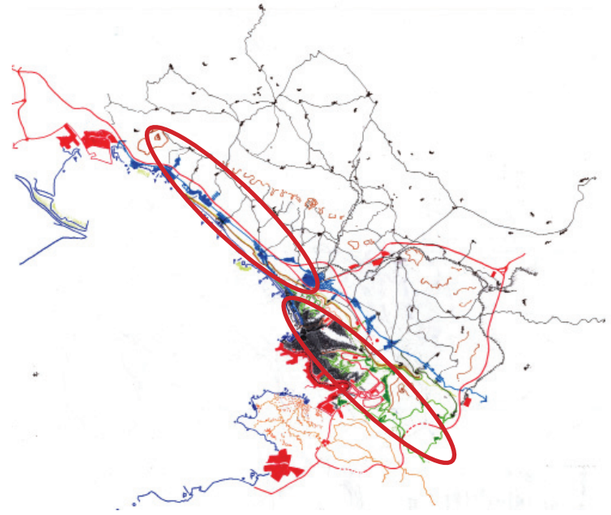
Da Duino al valico di Pesec, la strada provinciale n.1 forma un sistema insediativo che inanella i maggiori nuclei abitati del Carso triestino (Aurisina, Sistiana, Prosecco, Opicina, Trebiciano, Basovizza).
La strada collega i borghi e, trattandosi di un asse di attraversamento trafficato, comporta un impoverimento dei luoghi centrali che su di essa di affacciano, un grado di pericolosità elevato e un addensamento di funzioni ed edifici anche incoerenti rispetto ai caratteri del contesto. Questi ultimi tendono a formare nastri lineari continui lungo l'infrastruttura, con il rischio di rendere sempre meno leggibile l'originaria struttura compatta dei borghi antichi.
Analoghi caratteri e problematicità si ritrovano su Strada del Friuli, che un tempo costituiva la via di accesso da nord a Trieste.

La Grande Viabilità Triestina e gli insediamenti "pesanti"



Il terzo sistema insediativo riconoscibile sull'altipiano carsico (ma che di fatto attraversa tutte le ecologie) è quello che si appoggia sull'asse stradale della Grande Viabilità.
Dal Lisert fino al centro città, tale sistema presenta due diramazioni verso Rabuiese e Fernetti/Sezana, fino all'intersezione con l'autostrada A3 slovena. Si tratta dell'ecologia più recente, che si è sovrapposta alle altre con forza.
Lungo l'asse della Grande Viabilità nei tempi più recenti si sono insediati oggetti di grandi dimensioni, a volte di forte impatto ambientale (le zone industriali) o visivo (gli stessi manufatti della Grande Vibilità).
Oltre alla Grande Viabilità, a questo sistema, nato dall'esigenza di evitare i centri e servire le principali zone industriali e logistiche, appartengono l'interporto di Fernetti, la zona industriale di Trieste, le aree portuali e tutti gli oggetti e le placche produttive, commerciali, direzionali, della ricerca o dei servizi, sorti in conseguenza dell'asse stesso, anche sul Carso o nelle valli della Rosandra e delle Noghere.
Ne fanno parte anche le grandi penetrazioni urbane come via Commerciale.
I rischi sono quelli di attirare nuovi insediamenti produttivo-commerciali in ambiti di pregio ambientale e paesaggistico.

L'ambito dei pastini e dei versanti coltivati



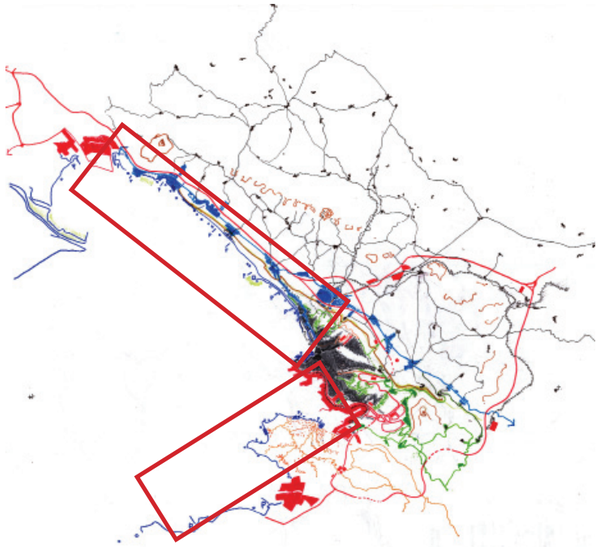
Al di sotto del ciglione carsico, là dove iniziano le colline del Flysh, lungo la Costiera, nelle zone di Contovello, così come sui colli che circondano la città fino alla Val Rosandra e alla Valle delle Noghere, è riconoscibile un ambito di grana minuta, insediatosi sulle dorsali collinari assolate.
Questa ecologia è costituita da edifici di matrice rurale, case su lotto, orti, piccoli campi strutturati su pastini, boschi e aree oggi incolte (le cosiddette "campagnette"). Gli insediamenti in alcuni casi assumono la forma di filamenti che scendono verso il mare (Sant'Anna), in altri si insediano sui crinali (Pišcanci, Lajnarji, Scala Santa), in altri casi ancora si dispongono paralleli alle curve di livello (Sant'Antonio in Bosco, Dolina, San Giuseppe della Chiusa).
È un ambito di origine antica e di matrice rurale, compreso tra la città densa e il Carso. È solcato dai percorsi che salivano ai valichi sull'altipiano (monte spaccato, Obelisco), e si caratterizza per la presenza di tracce di castellieri, insediamenti protostorici (Šanca), castelli (Moccò).
La diffusione di modalità costruttive avulse dal contesto, l'edificazione delle aree un tempo coltivate anche con edifici di grossa taglia, l'inserimento in ambito urbano di quartieri di edilizia pubblica (Altura, Sant'Anna) hanno quasi cancellato questo sistema agricolo urbano e periurbano, che per molti rimane un elemento di forte identità della città e che, proprio per questo, costituisce un'importante risorsa da recuperare.

La città densa per parti



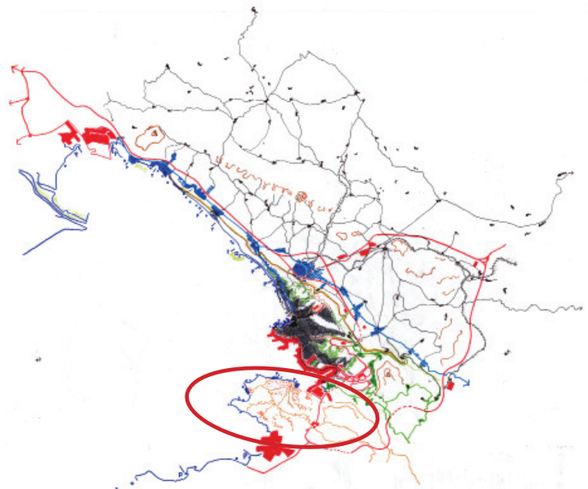
Ogni ecologia può comprendere differenti principi insediativi: in particolare la città densa, che si connota per l'essere costituita da parti diverse.
Tale ambito mantiene ancora il ruolo di centro direzionale e di servizi alla scala dell'area vasta. In esso si concentrano le funzioni di livello territoriale e i grandi attrattori storico-culturali.
Mantenere questo ruolo significa affrontare i temi legati all'accessibilità e all'approdo in città, non solo per i residenti, ma soprattutto per i *city-users* (turisti, visitatori, pendolari) che la frequentano.
Al tempo stesso, entro al città densa convive un insieme articolato di rioni e quartieri caratterizzati da differenti livelli di abitabilità, servizi e qualità edilizia.
Intervenire progettualmente sulla città densa significa lavorare sul tema della città capoluogo, da un lato, e sulla qualità dell'abitare alla scala dei singoli quartieri e rioni, dall'altro.

La città rada della costa



Il Mare Adriatico, grande risorsa ambientale, turistica e paesaggistica, offre un lungo affaccio in cui si gioca il rapporto tra città e mare e si costruisce quella qualità del vivere e dell'abitare che tanto contraddistingue Trieste. Sempre lungo la costa si incontrano anche le maggiori potenzialità di sviluppo portuale, industriale e logistico di Trieste.
Il sistema della città della costa è costituito da una serie articolata di spazi, per la maggior aperti, che si succede da Sistiana a Punta Sottile, prolungandosi, con modalità differenti, sul lungomare turistico oltre confine. Molti di questi spazi costituiscono un importantissimo bene collettivo e una garanzia di fruizione pubblica del mare (dalle discese lungo la costiera, alle strutture balneari a Barcola, fino alle Rive, ai bagni triestini, al lungomare di Muggia e a punta Ronco). La sequenza di luoghi di pregio presenta alcuni punti notevoli dal punto di vista architettonico e storico-culturale (Miramare, le Rive), trovando la sua massima potenzialità in termini di riqualificazione urbana nell'area strategica del Porto Vecchio e nella ristrutturazione dell'ambito di Campo Marzio. L'affaccio della città sul mare presenta invece una discontinuità nella struttura artificiale delle zone portuali e industriali, il cui sviluppo è oggi penalizzato dalla presenza del Sito inquinato nazionale (SIN).
Nel loro insieme, questi importanti luoghi dell'identità presente e futura, dello sviluppo economico e del turismo costituiscono una delle principali risorse della città.

Le pendici abitate tra Muggia e Ancarano



Al di là delle valli originate dagli unici corsi d'acqua che uniscono il Carso al mare (torrente Rosandra e rio Ospo), i terreni del Flysh formano le basse pendici della penisola di Muggia e Ancarano. Un contesto, quest'ultimo, che appare connotato da elementi di particolare valore ambientale.
Nell'ambito dell'area vasta la penisola costituisce un'ecologia a sé, caratterizzata dalla presenza di differenti logiche insediative che si estendono anche al di là del confine, verso Koper.
Plasmato nel corso dei millenni dall'azione del mare e delle acque, questo territorio presenta una configurazione morfologica, vegetazionale e insediativa complessa, segnata dalle differenti forme in cui si articola la costa. Sul lato sud la penisola cade a picco sul mare, mentre alle spalle della linea litoranea i terreni agricoli si sviluppano sulle pendici collinari, fino agli insediamenti disposti lungo il crinale. Sul lato nord ampie aree a bosco scendono fino alla passeggiata balneare artificiale che, nel Comune di Muggia, si snoda a contatto con l'acqua.
Nel suo insieme, questo sistema oggi si riconosce nell'immagine e nel ruolo di "porta verso l'Istria".

Verso una visione di sviluppo alla scala dell'area vasta

Traguardare lo sviluppo sostenibile da una prospettiva d'area vasta è uno degli obiettivi prioritari su cui si fonda la redazione del nuovo Piano Regolatore di Trieste.
In questa prospettiva, la città capoluogo non è più contrapposta all'entroterra, bensì è letta come parte di un territorio più ampio, che travalica i confini della provincia per allargarsi al Goriziano e ai comuni sloveni di Sezana e Koper.
Dal Carso al mare e dal mare al Carso, il progetto per l'area vasta è chiamato a confrontarsi con le molteplici "ecologie" che intersecano il territorio, riallacciando i rapporti con i paesaggi d'oltre confine.
Assurgendo a una sorta di paradigma della contemporaneità, Trieste non viene più interpretata come una "città per parti" (i borghi sette-ottocenteschi accostati l'uno all'altro), bensì come un complesso di modi di abitare intrecciati e sovrapposti, che possono essere compresi solo allargando lo sguardo.
Nuovi modi di abitare il territorio, che il nuovo Piano cerca di raccordare entro una visione complessiva, al tempo stesso interpretativa e progettuale.

Struttura urbana

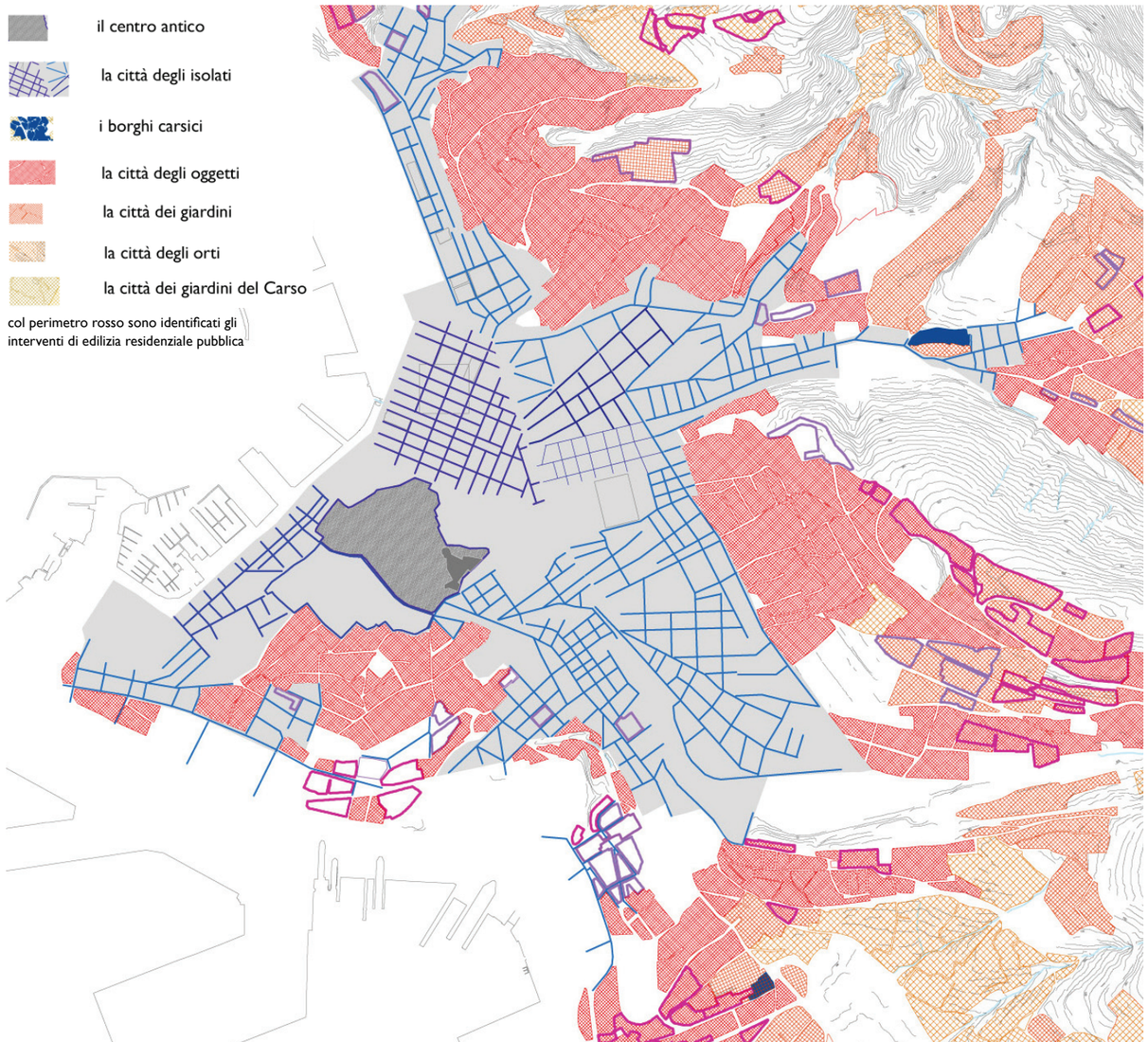
A partire da una mole rilevante di materiali predisposti in funzione della redazione di diversi strumenti di pianificazione (dal Piano Particolareggiato per il Centro Storico c.d. Semerani, alla Variante n. 66, alla proposta di Variante n. 118 e agli studi per un nuovo PPCS), l'analisi della struttura urbana consente di comprendere il funzionamento della città a partire dalle sue prestazioni spaziali. In altre parole, la struttura urbana permette di riconoscere i rapporti tra gli spazi aperti (strade, lotti di pertinenza delle abitazioni, cortili, piazze, parchi) e gli spazi edificati (per residenza, servizi, produzione, ecc.).
A Trieste, lo studio della struttura urbana appare particolarmente interessante per la *leggibilità di alcune parti*, dovuta a una tradizione di pianificazione e costruzione della città per grandi progetti pubblici. Tradizione che non contraddistingue solo le epoche passate, ma anche la modernità. Lo testimonia la realizzazione di numerosi quartieri di edilizia pubblica, che a Trieste prende avvio fin dai primi anni del Novecento: l'Istituto Comunale per le Abitazioni Minime nasce nel 1902, quando la città era ancora austriaca; un anno prima della Legge italiana "Luzzatti" che istituiva la costruzione di case popolari da parte di enti pubblici o di istituti autonomi.
Ugualmente di interesse risulta associare lo studio della struttura urbana, e più in generale dei caratteri morfologici, all'osservazione dei *gradi di porosità* della città, nel tentativo di comprendere le condizioni e i livelli di trasformabilità dei tessuti urbani. In altre parole, l'osservazione dei rapporti tra spazi aperti a spazi edificati permette di capire in che modo è possibile individuare continuità e discontinuità all'interno della città, anche nelle parti più compatte e apparentemente isolate e a sé stanti. Ciò equivale a porre al centro dell'interesse progettuale la *fruizione collettiva dello spazio* e *dei servizi pubblici*, unitamente alla *continuità delle reti ecologiche*.
L'analisi dei gradi di porosità di una città può essere condotta non soltanto "in orizzontale" leggendo la planimetria, ma anche "in verticale" osservando gli edifici, le loro relazioni altimetriche e volumetriche con lo spazio aperto (di pertinenza e non), le loro caratteristiche (dimensioni e tipi di alloggi). Questo tipo di letture consente di immaginare un *ampliamento della gamma dei "modi di abitare"*, in particolare nella direzione di un rapporto più articolato con lo spazio esterno alle abitazioni, e di relazioni più forti tra i servizi del *welfare* e tra questi e gli ambiti della residenza.
In particolare, l'analisi degli spazi della residenza dal punto di vista dei gradi di porosità consente di ragionare sull'*adeguatezza dei diversi principi insediativi*, vale a dire sulla loro rispondenza a specifiche domande ed esigenze connesse alla qualità dell'abitare. Tali riflessioni sono di fondamentale importanza per il trattamento di questioni rilevanti per Trieste, come ad esempio l'abbandono delle abitazioni in centro storico e la richiesta di case con giardino sull'altipiano che ha contraddistinto i decenni passati; o il miglioramento delle condizioni degli edifici dal punto di vista energetico e ambientale che oggi va emergendo come una domanda ricorrente.



Principi insediativi - parti di città

La struttura insediativa viene analizzata a partire dall'individuazione dei principali *principi insediativi*, ossia delle modalità con cui edifici, manufatti e spazi aperti o singoli elementi costitutivi degli edifici e degli spazi aperti si dispongono e compongono nel territorio, secondo determinati orientamenti, densità, rapporti con l'orografia e con la geometria delle divisioni parcellari e dei tracciati.
A Trieste è possibile riconoscere una pluralità di principi insediativi, la cui disposizione all'interno dello spazio abitato appare piuttosto chiara. Tale disposizione compone *parti* la cui riconoscibilità deriva: dall'omogeneità dei principi insediativi presenti al loro interno, dalle loro specificità e differenze; dai caratteri dei margini tra una parte e l'altra e dalle relazioni tra le parti stesse.
Le diverse analisi (cartografiche, storiche, di rilievo) e i relativi elaborati grafici utilizzati per il riconoscimento di principi insediativi e parti urbane vengono di seguito sinteticamente descritti. Essi svolgono un ruolo fondamentale nella costruzione del progetto di Piano e nella sua articolazione normativa in zone.

Principi insediativi - parti di città: dettaglio

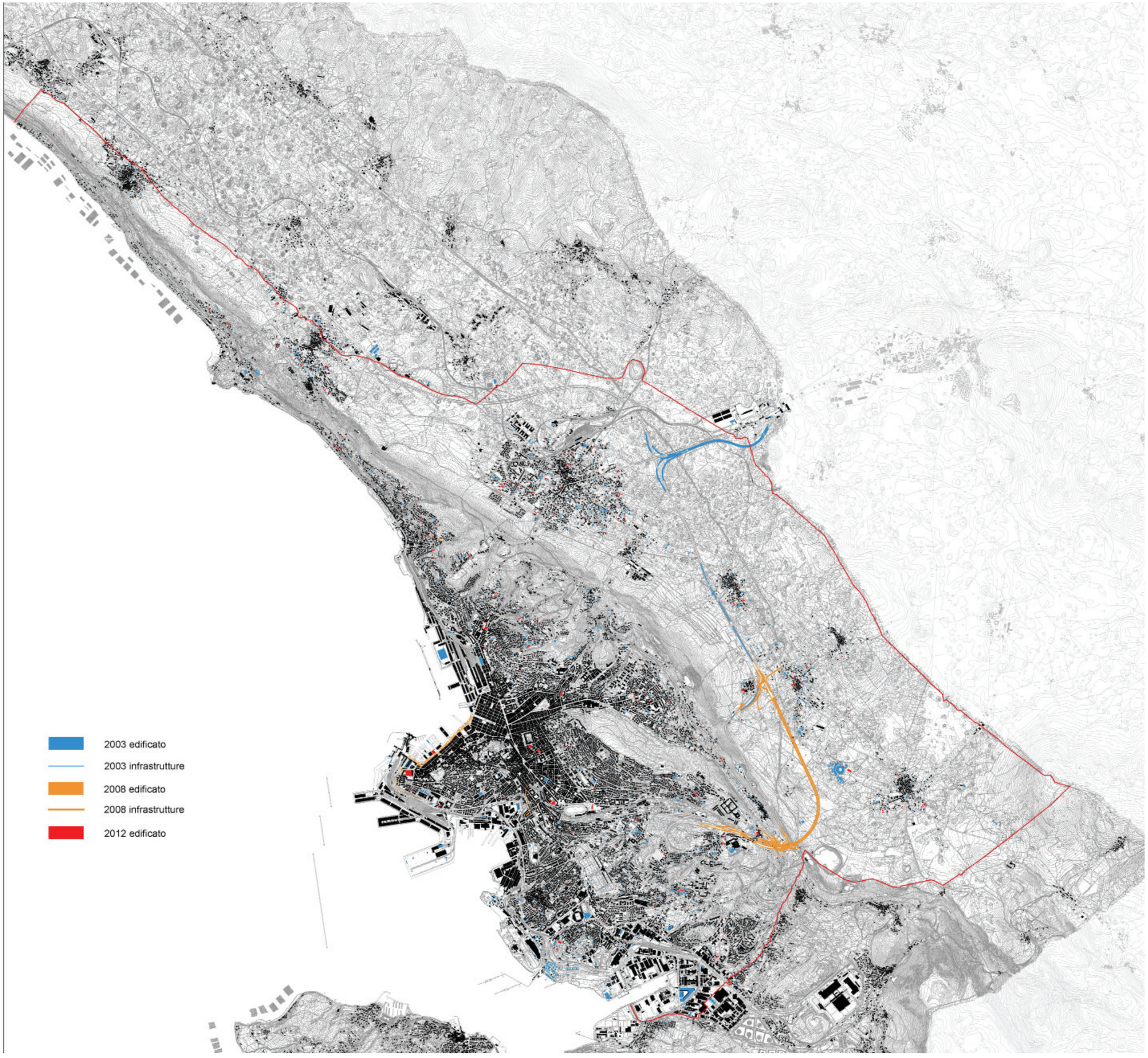


Aggiornamento cartografico

La cartografia di base adottata per la redazione del Piano è la Carta Tecnica Regionale Numerica, scala 1:5000, seconda edizione anno 2003.
La CTRN, di proprietà dell'Amministrazione regionale, è stata realizzata con rappresentazione Gauss-Boaga, sistema nazionale Roma40, omogenea con le coordinate dei vertici trigonometrici dell'Istituto Geografico Militare definite nell'ultima compensazione disponibile all'epoca dell'impianto.
Le quote derivano dalla rete di livellazione di alta precisione dell'Istituto Geografico Militare.
L'Ufficio di Piano ha provveduto, previa autorizzazione dell'Ente regionale, a introdurre nella cartografia le modifiche conseguenti a variazioni del tessuto urbano ed edilizio, derivanti principalmente dal rilascio di provvedimenti edilizi (permessi di costruire e dia) e da opere pubbliche realizzate dal Comune e/o da altri Enti Pubblici. Tale attività si è concretizzata nell'inserimento di nuove costruzioni, in modifiche all'edificato esistente, in aggiornamenti a seguito di demolizioni senza ricostruzioni e modifiche della viabilità, per un totale di circa 1.900 aggiornamenti.



Sopra, estratto della tavola dell'aggiornamento cartografico con evidenziati i nuovi edifici; a fianco, Tav. A I Stato di fatto del territorio



Confronto tra soglie temporali recenti

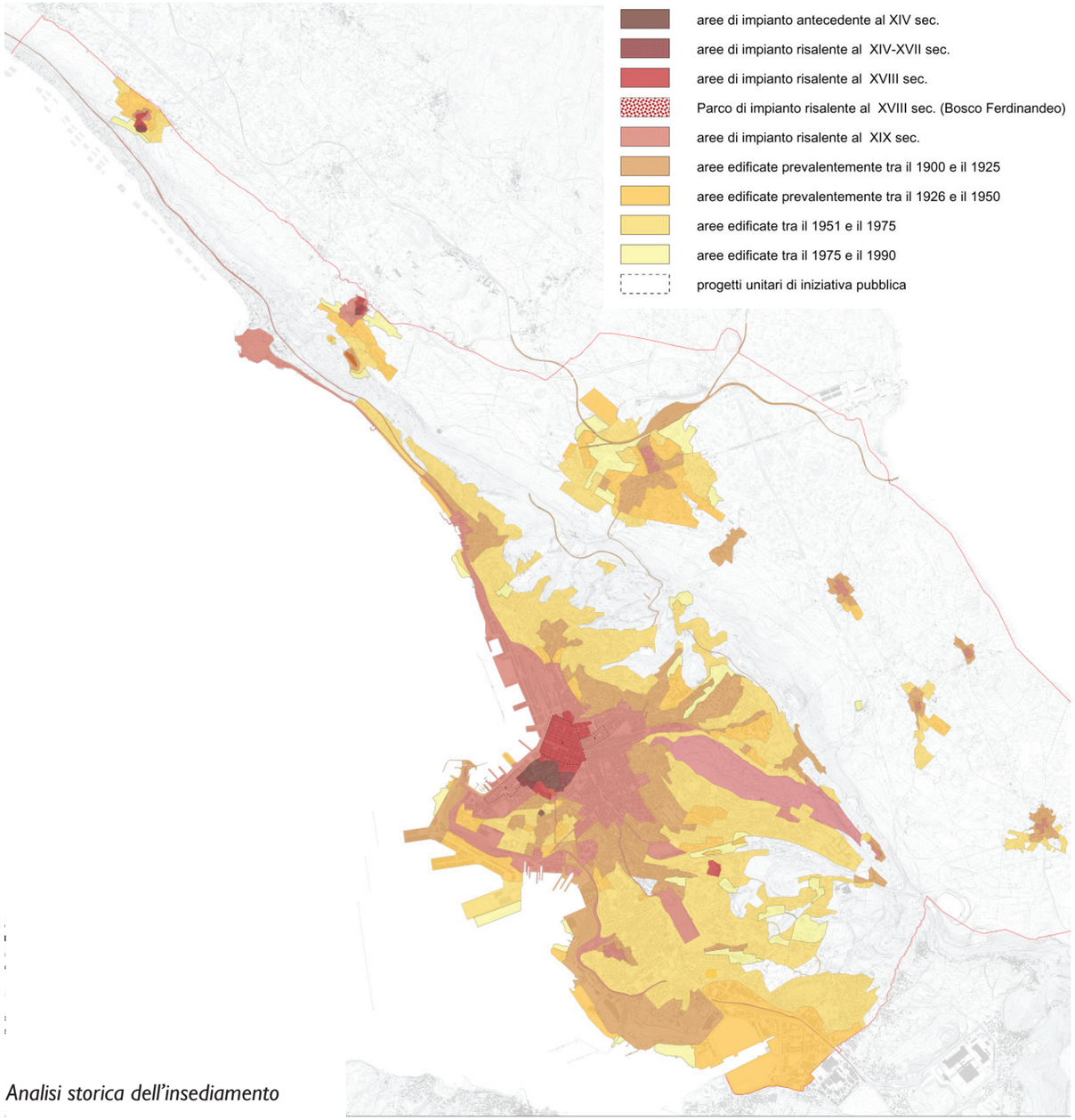
Tramite la differenziazione di quanto è stato costruito negli ultimi anni (dal 2003 ad oggi, sulla base dell'aggiornamento della cartografia), la rappresentazione dell'edificato consente di dar conto dei fenomeni di trasformazione recente del territorio e di analizzarne la natura.
La carta mostra come tali fenomeni, in città, non siano stati molto intensi e abbiano riguardato soprattutto le parti collinari (lungo la costiera, in particolare a Barcola, Bovedo, Grignano, e in modo distribuito un po' in tutte le parti alte).
Sull'altipiano, la nuova edificazione si è distribuita a corona dei borghi storici, in particolare a Opicina, Prosecco e Padriciano; un po' meno negli altri borghi.
A Opicina si evidenziano i fenomeni più intensi, con anche operazioni di densificazione (sostituzione di edifici singoli con schiere o edifici a blocco), che tendono a modificare sostanzialmente la condizione insediativa preesistente.
Negli anni recenti, il completamento del sistema infrastrutturale principale (Grande Viabilità Triestina) ha rafforzato la presenza, in particolare sull'altipiano, di elementi lineari che attraversano il territorio in direzione nord-sud, determinando alcune grandi cesure nel sistema ambientale.

Tavola dell'edificato e delle infrastrutture

Sviluppo storico della città: principali soglie storiche

La tavola, costruita sulla base degli elaborati della Variante n. 66, verificati su mappe e carte storiche, riporta le principali soglie di crescita della città. Nella indicazione delle aree si è considerata la configurazione originaria, non considerando le trasformazioni e sostituzioni edilizie avvenute successivamente.
Sono state individuate *otto soglie* considerate rilevanti per mostrare lo sviluppo urbano e per individuare i principali elementi di permanenza e persistenza ai quali la trasformazione della città ha fatto riferimento.

Nella elaborazione cartografica sono state considerate anche le aree del porto che, storicamente, è parte inscindibile della città.
La parte centrale si configura come una *città compatta*, improntata alla continuità di spazi e cortine edilizie e comprendente al suo interno le componenti di più antico impianto (la *città medievale* e la *città degli isolati*). La *città frammentaria e a nebulosa* delle colline, delle valli e dell'altipiano (ossia la *città dicontinua costruita per singoli oggetti*) corrisponde invece alle parti più recenti.
Si osserva comunque che l'origine del fenomeno di costruzione per oggetti singoli ha origini non così recenti come una prima osservazione potrebbe far pensare: parti rilevanti caratterizzate da edifici isolati sulle colline sono presenti già negli anni '20 e '30 del secolo scorso.



Analisi storica dell'insediamento

Sviluppo storico della città: borghi storici e addizioni successive

Lo sviluppo all'esterno delle mura di cinta della città medievale-settecentesca è avvenuto attraverso la formazione dei nuovi quartieri imperiali, denominati *borghi*: Borgo Teresiano, Borgo Giuseppino e Borgo Franceschino. Le espansioni successive sono state realizzate sulla base di piani di scomparto impostati su maglie ortogonali, anche di iniziativa privata, che hanno privilegiato le direttrici: nord-ovest e sud-est, corrispondenti all'attuale via Carducci-Largo Barriera-viale D'Annunzio; est, corrispondente alle attuali via Battisti e via Giulia.

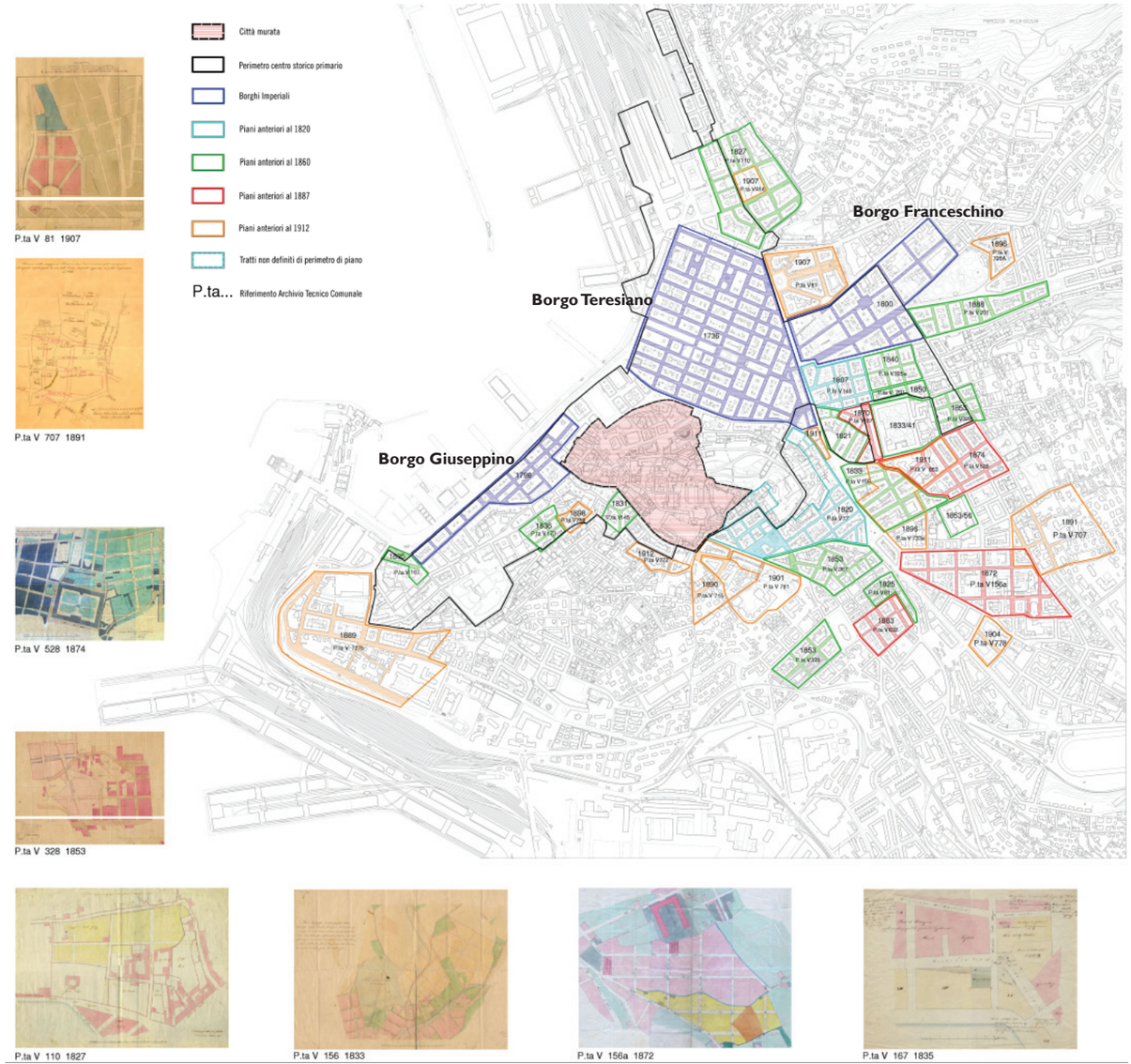


Tavola della crescita della città attraverso i piani di scomparto fondiario: borghi storici e le addizioni successive (fonte: Uffici comunali, studi per il nuovo PPCS, 2009)

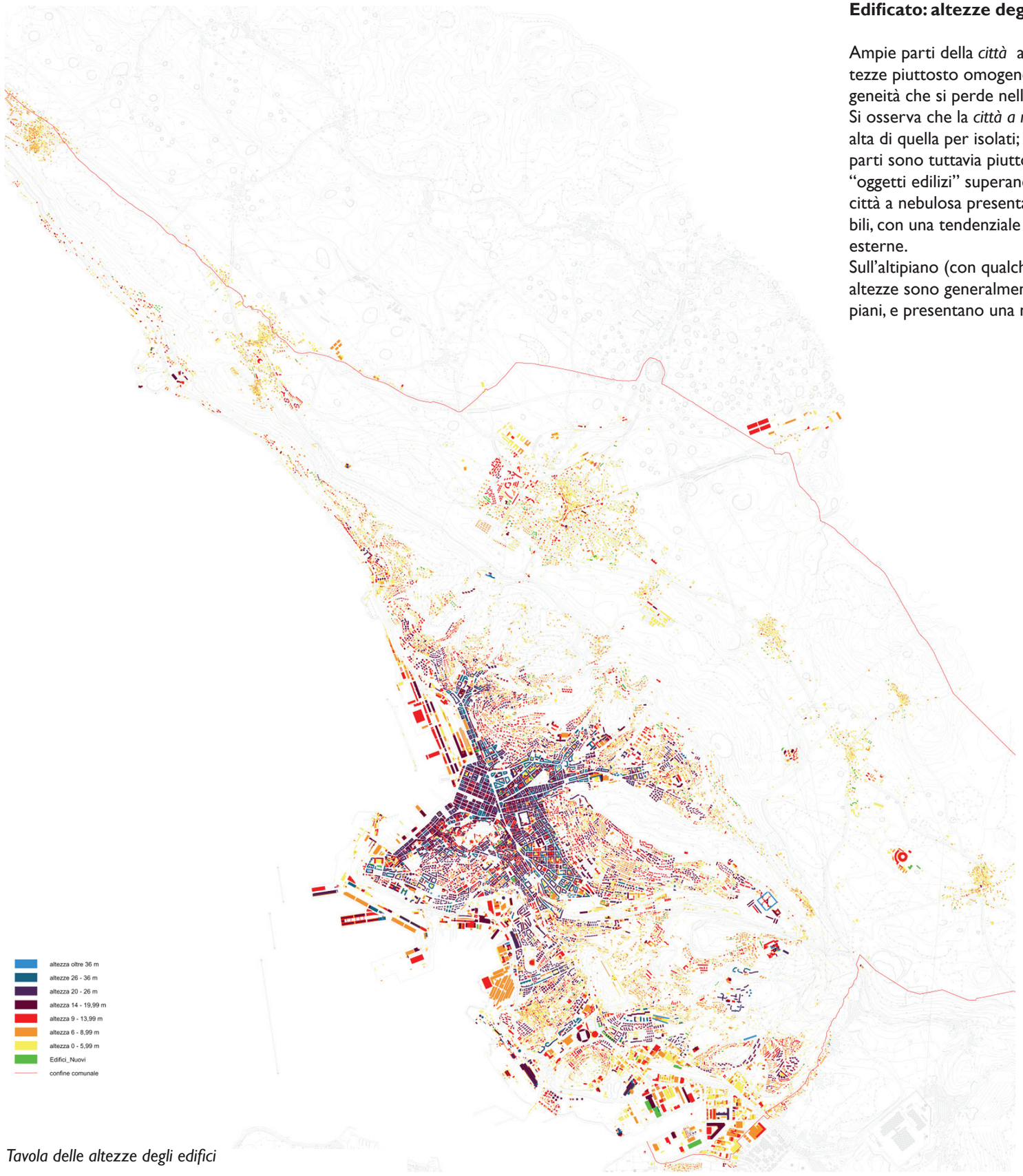


Tavola delle altezze degli edifici

Edificato: altezze degli edifici

Ampie parti della *città* appaiono caratterizzate da altezze piuttosto omogenee (intorno ai 20 metri); omogeneità che si perde nelle altre parti di città.
Si osserva che la *città a nebulosa* è, in generale, meno alta di quella per isolati; le densità edilizie di alcune parti sono tuttavia piuttosto rilevanti (alcuni gruppi di "oggetti edilizi" superano i 30 metri). Altre aree della città a nebulosa presentano invece altezze molto variabili, con una tendenziale decrescita verso le zone più esterne.
Sull'altipiano (con qualche eccezione a Opicina) le altezze sono generalmente contenute tra i due e tre piani, e presentano una notevole omogeneità.

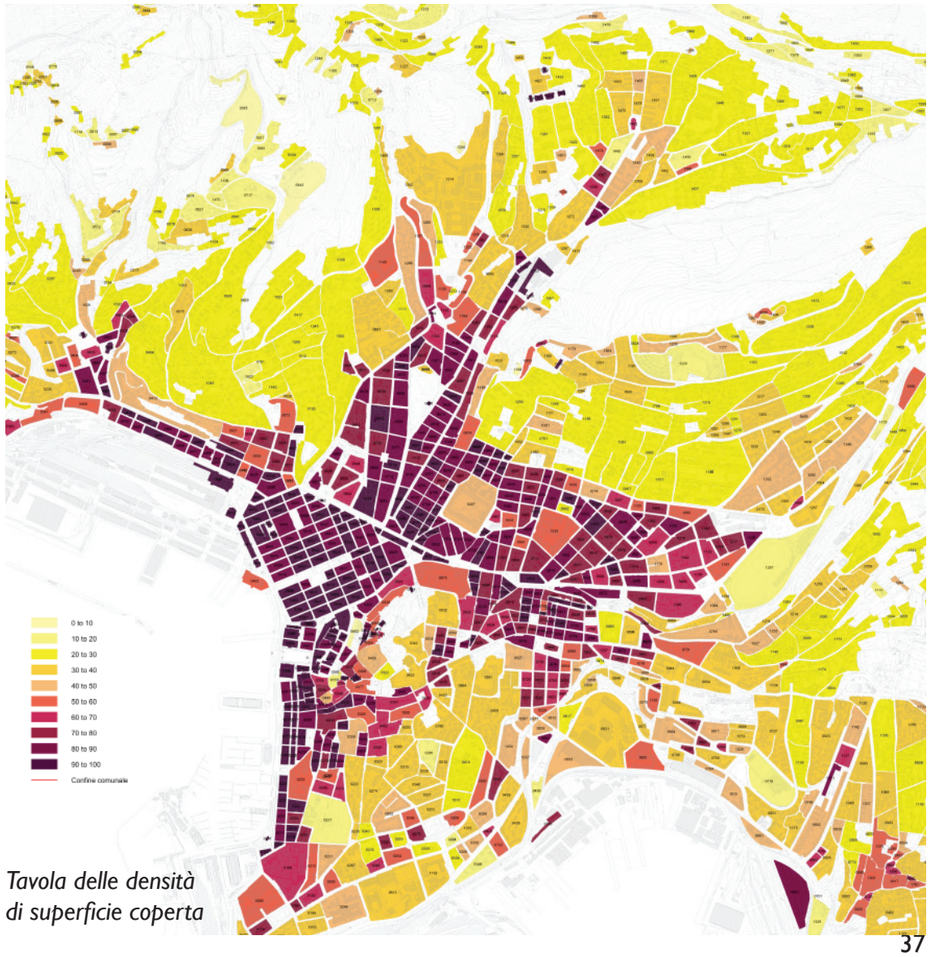


Tavola delle densità di superficie coperta

Edificato: densità di superficie coperta

La tavola rappresenta la quantità di suolo coperto da edifici in rapporto alla superficie dei singoli isolati (sono escluse dal calcolo le strade e altri spazi urbani).
Le aree della *città compatta* ancora una volta emergono, mostrando percentuali di copertura molto alte (nel Borgo Teresiano arrivano spesso al 100%), comunque sempre superiori al 50%. Tale condizione è dovuta a una dimensione degli isolati mediamente piccola e/o a una saturazione degli spazi interni alle corti molto alta.
Nelle parti caratterizzate dalla frammentazione edilizia (*città a nebulosa*) predominano le aree con percentuali di copertura tra il 20 e il 30% (la *città dei giardini*), inframmezzate da importanti inserti che arrivano fino al 40-50%. Densità fino al 20% denotano altresì alcune parti (la *città degli orti*), dove la presenza di spazi coltivati costituisce un elemento caratterizzante.

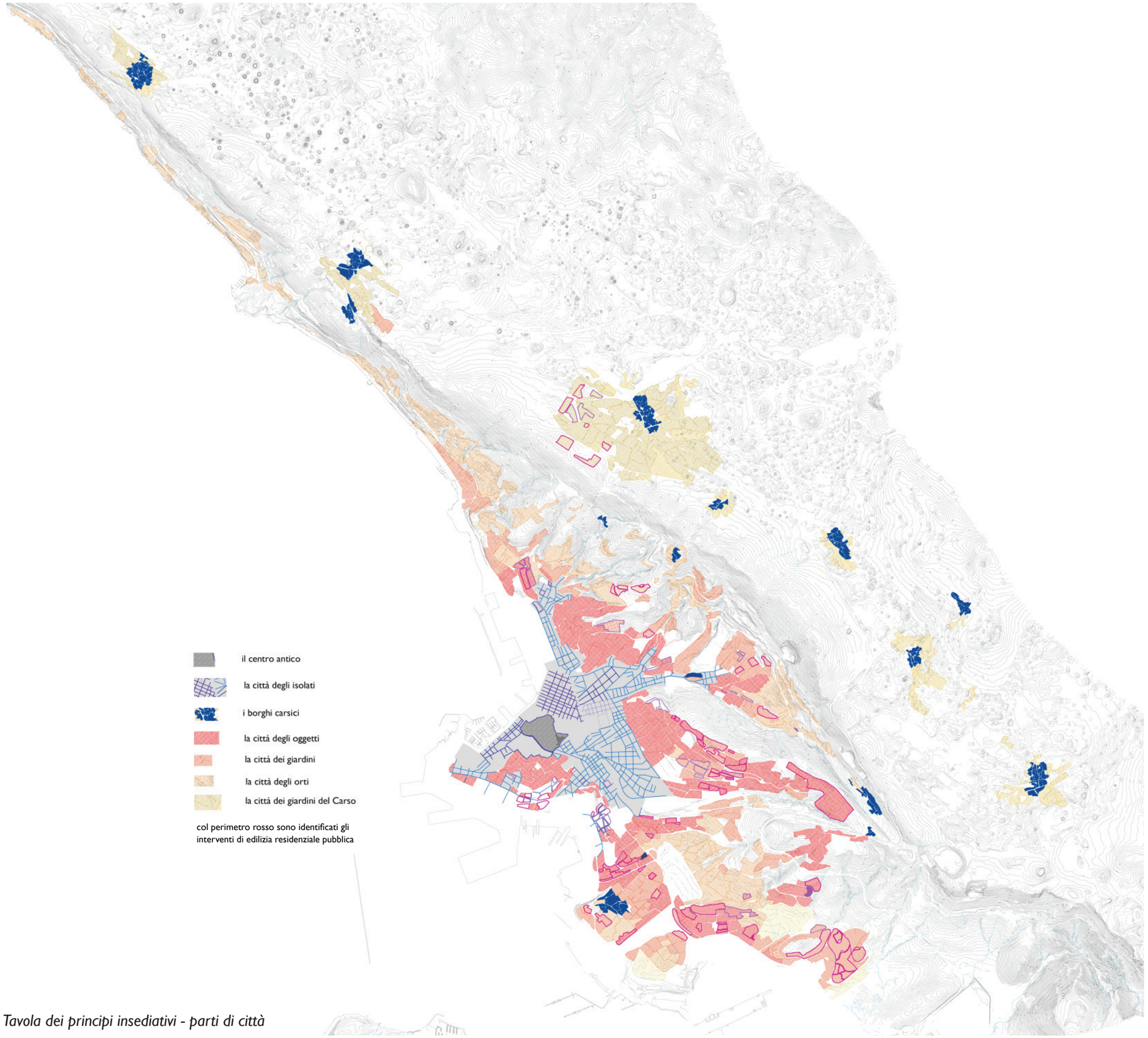
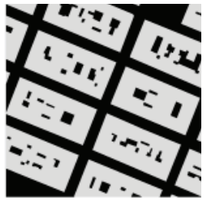


Tavola dei principi insediativi - parti di città

Principi insediativi e parti di città: una prima immagine

Con uno sguardo di insieme è possibile riconoscere almeno tre principi insediativi che in prevalenza compongono le parti urbane, ai quali se ne aggiungono altri due se si considerano anche l'altipiano e i borghi carsici.
Il primo è quello del *centro antico*, corrispondente al colle di San Giusto. È caratterizzato da un'edificazione compatta lungo le curve di livello, con stretti percorsi lungo le linee di massima pendenza; interessa piccole parti del colle e l'ambito di Piazza Cavana (ambito che è stato ampiamente trasformato nel corso del tempo).
Sempre all'interno della città compatta, il secondo principio è quello della *città degli isolati* ed è caratterizzato: da una maglia stradale costruita generalmente su griglie ortogonali e regolari; da un tessuto compatto e continuo (maggiore densità e prevalenza di spazio costruito rispetto allo spazio aperto). Fanno parte di questo principio insediativo i progetti pubblici dei Borghi Teresiano, Giuseppino, Franceschino, una serie di piccole addizioni su progetti specifici realizzati a cavallo tra '800 e primi '900, alcune espansioni novecentesche e una serie di interventi di edilizia pubblica.
Il terzo principio è quello della *città degli oggetti*. È prevalentemente presente sulle colline e nelle valli; dà luogo a insediamenti che seguono le curve di livello e appaiono meno compatti ma, in alcuni casi, non meno densi delle parti di tessuto continuo. In generale, questo principio, prevalente nella città a nebulosa, è stato determinato da interventi privati, realizzati in epoca più recente per aggiunte di edifici singoli o piccoli gruppi di edifici. Fanno eccezione interventi unitari di edilizia pubblica, come Borgo San Sergio. Si tratta di parti di città caratterizzate da edifici isolati: blocchi in linea, torri, palazzine, fino alle villette mono e bifamiliari.
All'interno delle parti precedentemente descritte (città degli isolati e città degli oggetti) si inseriscono, talvolta rispettandone il principio, talaltra creando fratture e discontinuità, oggetti eccezionali o recinti che fanno riferimento a logiche localizzative diverse e che, almeno in origine, erano caratterizzati da usi differenti dalla residenza (ad esempio, l'Ospedale Maggiore e altri edifici monumentali, quali caserme, ex edifici produttivi, ecc.).
A questi principi insediativi si affiancano, sui bordi della città, la *città dei giardini* e la *città degli orti*. Entrambe sono connotate da una grana edilizia generalmente più fine e da una consistente presenza di spazi aperti interni ai lotti di pertinenza dei singoli edifici.
Le loro caratteristiche sono simili a quelle della *città dei giardini del Carso*. Un principio insediativo, quest'ultimo, che compone gran parte delle espansioni che, sull'altipiano, si sono andate ad affiancare, in tempi più recenti, ai nuclei storici dei *borghi carsici*.

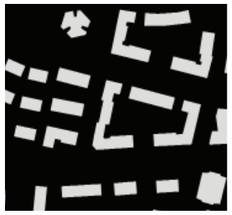




La città degli isolati - I Borghi imperiali

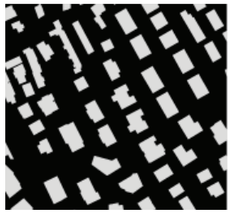




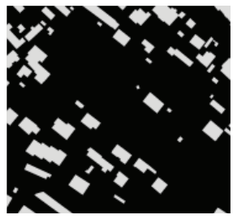
La città degli isolati - Gli isolati novecenteschi

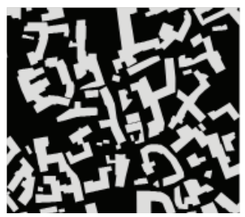

La città degli oggetti

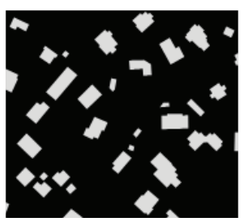

La città dei giardini


La città degli orti


I borghi carsici


La città dei giardini del Carso

Principi insediativi:
uno sguardo ravvicinato

La città degli isolati
(o la città compatta: i Borghi storici e le espansioni novecentesche)
L'edificazione è continua a formare isolati chiusi o semichiusi, costituiti da blocchi a corte unitari o, più spesso, dall'accostarsi di blocchi in linea. All'interno di queste parti di città, l'edificato dei Borghi imperiali appare più unitario e caratterizzato da un'estrema regolarità della maglia.
Tra i Borghi, la differenza principale consiste nella misura degli isolati: il Borgo Teresiano è caratterizzato da un isolato di 75 x 40 m; nel Borgo Franceschino le misure dell'isolato si ampliano fino a 85 x 125 m. Più articolata, con un lato di circa 80 metri, è la maglia del Borgo Giuseppino; esso si è sviluppato linearmente su un stretta fascia di terreno in parte sottratta al mare, limitata dai colli, dalla presenza del Lazzaretto vecchio e di grandi proprietà a est.
I processi di sviluppo storico hanno portato a determinare una sorta di "doppia faccia": un affaccio perfettamente rettilineo e monumentale corrispondente alle parti dei Borghi Teresiano e Giuseppino attestate sulle rive ("palazzata"); un lato più articolato e residenziale verso le parti interne, alle quali si sono agganciate le ulteriori espansioni ottocentesche e novecentesche.

Le città degli oggetti, dei giardini, degli orti
(o la città discontinua e a nebulosa)
Queste tre città si differenziano in base ai tipi di densità che le connotano:
- la città degli oggetti corrisponde alle parti più dense, caratterizzate dalla presenza di edifici in linea e a blocco, di dimensioni e altezze rilevanti (mediamente 8-10 piani), frammisti a edifici più piccoli sempre isolati su lotto;
- la città dei giardini occupa ampie zone collinari, dove prevalgono edifici in linea e a blocco di dimensioni e altezze più contenute (fino a 4-5 piani), alternati a edifici ancora più piccoli disposti su lotti caratterizzati da una maggiore presenza di spazi aperti;
- la città degli orti caratterizza le parti meno dense dell'edificato, dove più ampiamente prevale lo spazio aperto su quello costruito. Qui la presenza di orti, frutteti e piccole vigne si è mantenuta nel tempo, connotando la situazione insediativa (come, ad esempio, a Poggi S. Anna, S.M. Maddalena, S. Pantaleone). Prevalgono piccoli edifici (2-3 piani) uni-bifamiliari, o piccoli blocchi e schiere.

I borghi carsici e la città dei giardini del Carso
(o la città del Carso)
Sull'altipiano carsico, nelle parti residenziali, le situazioni insediative possono essere ricondotte a due principi: quello dei borghi e quello delle case isolate con giardino.
Quest'ultimo principio insediativo è molto simile a quello della città dei giardini descritto al paragrafo precedente, ma presenta edifici di dimensioni e altezze minori (in genere fino a 3 piani) e spazi aperti di pertinenza più ampi. Prevalgono gli edifici mono-bifamiliari e le ville con giardino.
Nei Borghi carsici l'edificato è caratterizzato da edifici di piccole dimensioni di origine rurale (mediamente due piani di altezza con pianta rettangolare), aggregati attorno a una corte. Le corti sono orientate a sud-ovest, con il lato a nord-est molto chiuso a protezione della Bora. Gli edifici a corte sono generalmente delimitati da muri in pietra; di solito si raggruppano attorno alla chiesa, a costituire nuclei urbani, tenuti assieme da uno stretto reticolo di strade, il cui andamento segue i confini di proprietà e le forme del terreno.



PRGC vigente: in nero le zone A0;
in grigio scuro le zone A3;
tratteggiato il perimetro del Centro Storico Primario

Centro storico

È il complesso urbanistico comprendente parte dei tessuti connotati dai principi insediativi del *centro antico* e della *città degli isolati*. Identificato come di rilevante interesse storico, artistico, monumentale e di pregio ambientale della città di Trieste (zone A0), è assoggettato a *Piano attuativo comunale di iniziativa pubblica*.
La Variante n. 66 dispone che "fino all'approvazione di detto strumento conserva la propria efficacia Il Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico" (PPCS) approvato nel 1980. PPCS che appunto si applica solo alle zone A0.
La variante n. 66 al PRGC individua il perimetro del "centro storico primario" costituito dalla zona A0 - *centro storico* e dalle zone A3 - *zone soggette a ristrutturazione*.
Successivamente, le analisi elaborate per la redazione di un nuovo Piano Particolareggiato del Centro Storico, adottato con delibera consigliare n 108 dd. 14 dicembre 2009 (che, tuttavia, non ha conlcuso il proprio iter di approvazione), hanno evidenziato la valenza storico-architettonica degli isolati, già classificati zone A3 dal PRGC vigente, optando per la loro inclusione all'interno dell'ambito soggetto a PPCS.
Alla luce di tali considerazioni, e sulla base delle analisi condotte sulle zone esterne al perimetro del Centro storico (così come previsto dal PURG), si ritiene giustificata la proposta avanzata dal PPCS adottato nel 2009. Proposta che viene ripresa in questo nuovo PRGC e che include, all'interno del perimetro dell'ambito da assoggettare a PPCS, oltre alla città medioevale-settecentesca e ai borghi imperiali sette-ottocenteschi Teresiano e Giuseppino, anche le zone del Borgo Franceschino e le aree circostanti l'Ospedale Maggiore.
Queste ultime sono le zone di espansione della città moderna (la cosiddetta "città nuova"), espressione della nuova classe borghese mercantile, dove è maggiormente riconoscibile l'impronta dell'architettura neoclassica. Un'architettura i cui protagonisti (da Matteo Pertsch, ad Antonio Buttazzoni, Giovanni Nepomuceno Semetz, Giovanni Battista de Puppi, Valentino Valle, Giovanni de Gasperi, Giovanni Righetti e altri) hanno realizzato opere di rilievo attorno a viale XX Settembre e in prossimità dell'Ospedale. Opere che tuttora in larga parte permangono, nonostante alcuni interventi di sostituzione realizzati da importanti protagonisti dell'architettura cittadina nei decenni successivi.

Centro urbano di pregio ambientale

In base alle analisi effettuate sulla struttura insediativa delle zone esterne al perimetro del Centro storico (perimetro definito nel PPCS adottato nel 2009 e ripreso in questo nuovo PRGC), sono stati identificati due insiemi di aree, sempre connotate dal principio insediativo della *città degli isolati*.
Tali aree si differenziano per il carattere di continuità e omogeneità formale del tessuto edilizio e per il suo grado di trasformazione. Nello specifico, il loro riconoscimento si è fondato sulla lettura:
- dello sviluppo della città per fasi temporali;
- della morfologia e tipologia della struttura urbana;
- della permanenza degli elementi fisici, che testimonia la continuità nel tempo di quelle parti che non hanno subito importanti trasformazioni;
- della valutazione delle connotazioni stilistiche che contraddistinguono le diverse parti del sistema insediativo.



Tavola del PRGC vigente:
in nero le zone A0;
in grigio scuro le zone A3;
in grigio chiaro le zone B0

Il *primo insieme di aree* è costituito da ambiti di espansione dei borghi imperiali, che nell'impianto morfologico presentano caratteristiche di continuità con il Centro storico, o che costituiscono importanti episodi di ristrutturazione urbanistica come il quartiere Oberdan realizzato negli anni '30 del secolo scorso.
Si tratta di zone che la Variante n. 66 classifica come B0 (per le quali il nuovo PRGC prevede la riclassificazione in zone A3): la cortina edilizia che si attesta su via Udine; il quartiere Oberdan; la prosecuzione del Borgo Franceschino; gli isolati a nord del giardino pubblico Tommasini; l'edificato su via Giulia e viale XX Settembre, fino a piazza Volontari Giuliani; gli isolati su via Rossetti; la zona tra via della Pietà e via Pascoli; l'edificato compreso tra corso Umberto Saba, via del Bosco e via Bramante; l'edificato prospiciente via Galleria, via Testi, via Tigor; l'isolato a forma triangolare compreso tra via Franca e Salita Promontorio.
Queste aree, costruite per lo più sulla base di piani di scomparto fondiario di iniziativa privata, sono caratterizzate da edifici realizzati prevalentemente dopo il 1850, fatta eccezione per alcuni casi come la cortina edilizia che si attesta lungo corso Umberto Saba e largo Barriera. Si tratta di parti formalmente compiute che non hanno subito rilevanti trasformazioni nel tempo. I caratteri di continuità e omogeneità formale che le caratterizzano derivano dalla riproposizione della maglia stradale ortogonale e della struttura per isolati (anche se differenti per forma e dimensione), dal mantenimento degli allineamenti e di un'altezza pressoché costante, dalla permanenza dei ritmi di facciata.
Per quanto riguarda nello specifico la prosecuzione del Borgo Franceschino, nonostante la presenza di importanti interventi di sostituzione, comunque si rileva un più generale mantenimento del rapporto edificato-strada, degli allineamenti di facciata e, quindi, dell'impianto morfologico nel suo complesso.
Il linguaggio architettonico che connota gli edifici realizzati in queste parti di città è ancora quello classicista, interpretato nelle sue diverse declinazioni, e lo stile Liberty che si afferma nei primi anni del '900.
I protagonisti del periodo compreso tra la metà dell'800 e la prima metà del '900 sono nomi importanti dell'architettura cittadina come i Berlam, i Nordio, architetti, ingegneri e costruttori edili come Eugenio Geiringer, Umberto Fonda, Francesco Ferluga, Giovanni Widmer, Nicolò Drioli, G.M. Mosco e altri che contribuirono alla costruzione della città moderna.

Il *secondo insieme di aree* comprende ambiti già classificati dalla Variante n. 66 come zone B0 (per i quali il nuovo PRGC conferma tale classificazione): il rione di Roiano; la zona di via Commerciale e via Rittmeyer; la zona di via Giulia a partire da piazza Volontari Giuliani; la zona compresa tra via Pascoli e piazza Foraggi; il rione di San Giacomo.
Si tratta di zone che non possiedono le medesime caratteristiche architettoniche individuabili nelle zone A, il cui impianto generalmente fondato su maglia stradale ortogonale e su isolati ha subito in tempi recenti importanti trasformazioni. Trasformazioni che ne hanno compromesso l'unitarietà, alterando l'omogeneità formale, il rapporto tra l'edificato, gli allineamenti, le altezze e le tipologie degli edifici.
È il caso, per esempio, della zona che si estende tra via Pascoli e piazza Foraggi. Sorta sulla base di numerosi piani di scomparto di iniziativa privata, è caratterizzata da costruzioni che all'epoca, nella maggior parte dei casi, furono destinate alla classe-piccolo borghese e operaia. Al suo interno ancora comunque si trovano edifici di pregio e di interesse storico-testimoniale, come le case progettate da Ruggero Berlam in via Piccardi, le case di giorgio Zaninovich e Umberto Fonda in via Revoltella, gli edifici di Giovanni Widmer.
In questa zona si reincontrano dunque i medesimi protagonisti che hanno segnato la storia dell'architettura cittadina, anche se i toni del linguaggio appaiono attenuati rispetto a quelli utilizzati in altre zone della città (basti confrontare le facciate della casa di Zaninovich all'angolo tra via Bartoletti e via Revoltella e le realizzazioni del medesimo autore su via Commerciale).
L'analisi condotta ha inoltre evidenziato un altro elemento di fondamentale importanza nello sviluppo urbanistico della città. Si tratta dell'asse viario piazza Oberdan-largo Barriera-viale Sonnino (l'attuale viale D'Annunzio), che negli anni '30 del secolo scorso ha svolto il ruolo di tracciato direttore delle nuove espansioni verso sud-est. Su di esso sono stati realizzati importanti complessi di edilizia popolare, per i quali il nuovo PRGC propone una diversa classificazione da B1 a B0.
Un caso a parte è rappresentato dal rione di San Giacomo, sorto come distretto operaio, che ha mantenuto nel tempo una propria identità e autonomia rispetto al centro storico, e che ugualmente il nuovo PRGC classifica come zona B0.

All'interno dei due insiemi di aree sono stati, inoltre, individuati gli *edifici di pregio storico-architettonico* e gli *edifici di interesse storico-testimoniale*, per i quali il nuovo Piano prevede un diverso grado di conservazione.

primo insieme
1. Via Udine
2. Piazza Oberdan
3. Borgo Franceschino
4. Giardino pubblico
5. Via Giulia, viale XX Settembre
6. Via Rossetti
7. Via della Pietà, via Pascoli
8. Corso Saba, via del Bosco, via Bramante
9. Via Galleria, via Testi, via Tigor
10. Salita Promontorio, via Franca

secondo insieme
11. Roiano
12. Via Commerciale, via Rittmeyer
13. Piazza Volontari Giuliani, via Giulia
14. Via Pascoli, piazza Foraggi
1. San Giacomo

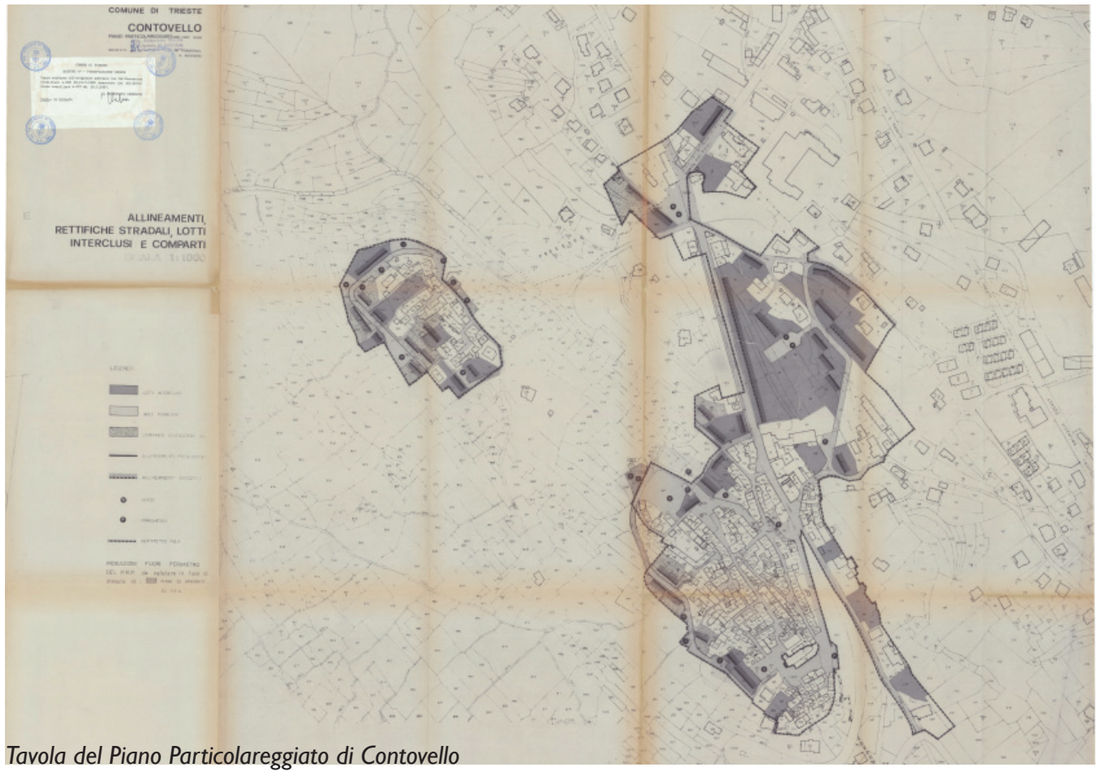


Tavola del Piano Particolareggiato di Contovello

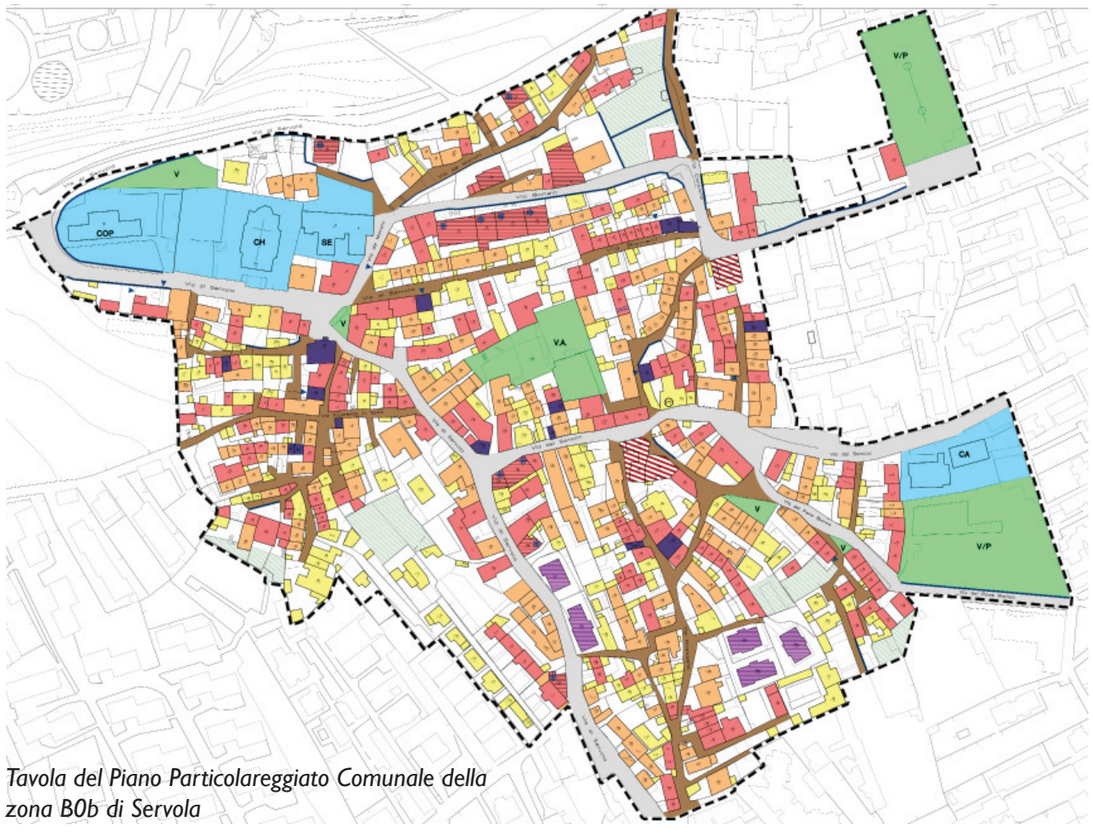


Tavola del Piano Particolareggiato Comunale della zona B0b di Servola

Nuclei e borghi originari

Per quanto attiene agli ambiti connotati dal principio insediativo dei *borghi carsici*, nel rispetto di quanto previsto dal PURG, sia la Variante n. 66 che la precedente Variante n. 25 individuavano come zona omogenea A unicamente i nuclei originari di Santa Croce, Prosecco e Contovello, mentre gli altri abitati carsici venivano inseriti in zona omogenea B (B0b zone dei Borghi originari).

Nuclei originari di Santa Croce, Prosecco e Contovello

I Piani approvati dall'Amministrazione comunale nel 1987 e mantenuti in vigore dalla Variante n. 66, per la loro vetustà richiedono una revisione che tenga conto:
- dell'intervenuta decadenza dei vincoli espropriativi e procedimentali;
- delle sopravvenute normative urbanistiche ed edilizie;
- della necessità di incentivare il recupero del patrimonio edilizio, favorendo un minor consumo di territorio a corona dei borghi storici;
- delle nuove tecnologie per il risparmio energetico ed idrico, da contemperare con la definizione degli interventi ammessi;
- del recupero degli spazi pedonali e colturali e della viabilità sostenibile.
- della rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio storico consolidato;
- della promozione della qualità del paesaggio e dell'ambiente.

Il nuovo PRGC fornisce gli indirizzi progettuali per la revisione dei Piani attuativi, mantenendo in vigore – in via transitoria – i Piani già approvati.

Borghi originari

Le indagini sviluppate si sono concentrate sia sulle analisi allegate ai PRPC di iniziativa pubblica dei borghi originari di Opicina, Trebiciano e Basovizza, sia su nuove letture relative ai borghi per i quali non sono stati predisposti i relativi strumenti urbanistici (Basovizza, Gropada, Banne, Padriciano, Conconello, Sottomonte, San Giovanni, Longera, Servola). Tali indagini hanno evidenziato il divario tra i parametri urbanistico-edilizi accertati in fase di ricognizione e quelli stabiliti dal PRGC vigente.
Il nuovo PRGC ha dunque provveduto a un riesame dei suddetti parametri. Inoltre, nell'ottica di una semplificazione delle procedeure di approvazione dei progetti edilizi, per i borghi nei quali non sono già stati già approvati i relativi piani attuativi, viene definita una norma preposta a disciplinare gli interventi di recupero, ampliamento e nuova costruzione senza l'obbligo di predisporre uno strumento preventivo di intervento. Si tratta di una norma che tiene comunque conto della necessità di salvaguardare gli elementi tipologici tradizionali connotanti i borghi originari carsici.
Per quanto riguarda nello specifico i borghi di Gropada, Banne, Padriciano, Conconello, Sottomonte e San Giovanni, sono state rilevate aree (in particolare di frangia) destinate a verde privato o agricolo, che non presentano le medesime caratteristiche edilizie dei borghi originari. Ne discende la necessità di rivedere, nella zonizzazione del nuovo PRGC, i perimetri dei borghi, al fine di tenere conto della effettiva consistenza dell'edificato originario.

L'insediamento di via Capodistria è stato classificato zona Bob dalla variante n 96 del 2007. Si tratta dell'ultima parte residua del tessuto suburbano/rurale dell'area di via Baiamonti/Capodistria che negli anni '60 del Novecento ha subito profonde trasformazioni ed è ora caratterizzata da alti palazzi condominiali in serie e pochi spazi verdi.
Per queste ragioni il nuovo Piano valuterà la possibile riclassificazione dell'area.

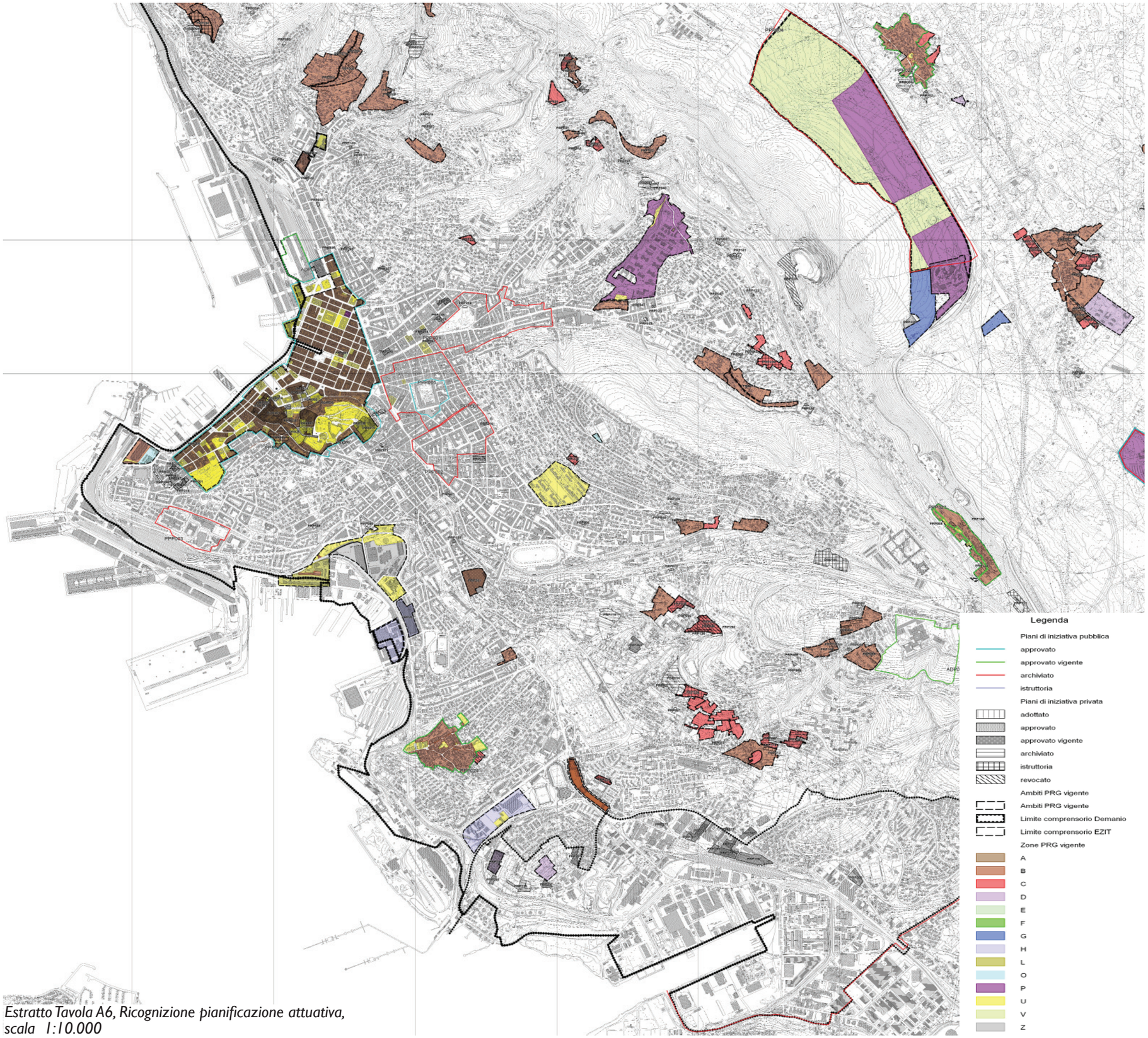
2.2.3 Stato della pianificazione attuativa

Le previsioni di espansione del PRGC vigente

In sede di analisi è stata in primis effettuata una ricognizione delle zone C individuate dalla Variante n. 66 già soggette a piani di zona: *zone C2* - zone di espansione a bassa densità edilizia); *zone C3* - zone urbane di espansione a bassa densità edilizia.
Lo studio ha tenuto conto dei seguenti aspetti:
- stato di attuazione dei piani;
- valenze di carattere ambientale delle aree;
- accessibilità ai fondi;
- dotazioni infrastrutturali e parcheggi.

Lo stato di attuazione dei piani è documentato nella planimetria "Ricognizione pianificazione attuativa" (Tav . A6) e nell'elenco di piano allegato. L'analisi include tutti i piani attuativi, anche anteriori alla Variante n. 66.

Nello specifico, la *planimetria* non solo reca una suddivisione fra piani d'iniziativa pubblica e privata ma, tramite i colori dei perimetri e delle campiture riportati in legenda, consente anche un'immediata lettura dello status amministrativo degli stessi e della zonizzazione della Variante n. 66.
In particolare i piani sono suddivisi in: adottati, approvati, approvati vigenti (dicitura con la quale vengono intesi i piani approvati e ancora nel periodo di validità decennale), archiviati, in istruttoria, revocati.
La ricognizione degli ambiti attuativi approvati (vedi pagina seguente), riporta i piani suddivisi nei sottoinsiemi "non residenziale" e "residenziale", a loro volta suddivisi secondo il periodo di approvazione.
Le valenze di carattere ambientale sono state desunte dalle analisi sul sistema ambientale e sul paesaggio. Tali analisi hanno portato, nel nuovo PRGC, all'eliminazione di previsioni relative ad ambiti configgenti con i valori ambientali rilevati e meritevoli di tutela.
Ugualmente rilevanti sono risultate le valutazioni relative all'accessibilità, alle dotazioni infrastrutturali e alle dotazioni di parcheggi. Sono state sviluppate attraverso un'attenta analisi del territorio, mediante strumenti cartografici, immagini satellitari con possibilità di zoom disponibili sul web, sopralluoghi e approfondimenti già condotti d'ufficio in modo specifico per i piani in istruttoria, relativamente ai quali è stata predisposta una schedatura di sintesi.



Estratto Tavola A6, Ricognizione pianificazione attuativa, scala 1:10.000

Ricognizione degli ambiti attuativi approvati

Codice - Località - Richiedente	
PA non residenziali APPROVATI dal 09/10/1997 al 08/10/2002	
PPP006	Ospedale Maggiore
PPP020	Opicina
	Centro Polifunzionale Opicina
PRP042	OPICINA 4759-4757/1-4757/2-4792-4757/3-4776/1
	OBELISCO
PRP200	Roiano
	Stock - Caserma
PRP207	Via Svevo pcn 230-241/1-/2 di Chiarbola
	Coop via Svevo zona HC
PRP209	SMMINF pcn 3785/24-3785/27
	Romano Ernesto
PRP234	via Flavia, 47p.c.n. 3080,3084/1,3085/1 e altre
	Padovan e figli "Peugeot"
PRP235	p.c.n. 3080,3084/1,3085/1 e altre
	Flego Mario e Anna
PRP237	via Schmidl pcn 3099 SMMInf
	Divis Giuliano
PRP242	via Flavia 64
	Immobiliare Triestina
PA non residenziali APPROVATI dopo il 09/10/2002	
PPP019	BAsovizza Sincrotone
	Area Scienze Park
PRP203	Padriciano p.c.143/53 ed altre
	Bissaldi Pierluigi
PRP205	Padriciano p.c.143/96 ed altre
	MUHR e Patrono
PRP220	BARCOLA viale Miramare
	XERO S.r.l.
PRP221	Prosecco
	Magesta
PRP223	PROSECCO
	VOGRIG TOMASO
PRP224	PROSECCO
	MOBILI ELIO

Codice - Località - Richiedente	
PA non residenziali APPROVATI dopo il 09/10/2002	
PRP226	Via Pietraferrata
	FERRUCCI FAVENTO
PRP228	PADRICIANO
	GRGIC IGOR
PRP236	Padriciano pcn 143/1,/68,/103
	Coslan Corrado
PRP241	Via Tommaso Grossi
	Ist. Suore clarisse
PRP252	SMMINF pp.cc.nn. 2256/1-2256/2-2314/2
	Agraria Stokovac
PRP253	Opicina
	Officine Laboranti
PRP257	Padriciano p.c.n. 143/85-143/86
	Bonazza Fabio, Malusa Rossella
PRP264	Via Ventura SMMSUP pcn 1118/1-1118/6-1119/5
	Debelis Kristjan
PRP270	Via Grossi
	Frati Montuzza
PRP273	Via del Follatoio 7 pcn 2683/1di SMMINF
	Vecchiet Franco
PRP279	Via Pietraferrata SMMINF pcn 3600/1
	EFFIM spa
PRP281	Basovizza pcn 1335/20-1490/2-1492
	Alle Querce del carso
PRP288	Via Cesare Rossi pcn 3065/1
	Danica Tomac
PRP289	Via San Saba pcn 3053/2
	Cok e C. srl
PRP292	Via Flavia 27
	Eurocar Italia
PRP295	Via Pietraferrata pcn 3587/2-/3
	Futura FG 2004 sas
PA residenziali APPROVATI dal 09/10/1997 al 08/10/2002	
PDR005	VIA S.MICHELE
	COMUNE
PPP017	Opicina
	Comune di Trieste

Codice - Località - Richiedente	
PA residenziali APPROVATI dal 09/10/1997 al 08/10/2002	
PRP143	Via Apiari pcn 490 di Roiano
	Rosenfeld
PRP171	Gretta
	Roi
PRP202	Padriciano pcn 193-194
	Barbarossa
PRP210	Cologna - via Bellavista 1182/1, 1182/2, 1182/3, 1182/4,
	PLESNICAR, ROHRHOFER, FANTINI, DRASCHLER, D/
PRP213	Trieste pcn 854
	Domenico Tecilazich
PRP215	TRIESTE 960-961-963
	COMELLI
PRP216	TRIESTE 3508-3509-3507/3
	AOREOLI GIRAZZINI
PRP238	Via Piranella pcn 2252 - via Piranella 4 di Trieste
	Meltrade
PA residenziali APPROVATI dopo il 09/10/2002	
PDR007	COLLE CAPITOLINO
	COMUNE
PPP021	Basovizza
	Comune di Trieste
PPP022	Trebiciano
	Comune di Trieste
PPP023	Longera
	Comune di Trieste
PPP024	Servola
	Comune di Trieste
PRP188	Padriciano 190/2,190/3
	STC IMMOBILIARE TOMSICH Giuseppe - Concordia
PRP222	S.M.M.INF.
	NUOVA EDILE
PRP229	Basovizza 750/5
	Silvano Baldassi
PRP231	SMMInf via Cesca
	NOT ENZO
PRP240	via s. Giustina pcn 5683/1,/2,/5 di TS
	Zuculin Letizia e Battino Andrea e Irene

PA residenziali APPROVATI dopo il 09/10/2002	
PRP246	Via Rismondo 9 (interno)
	General Giulia srl
PRP247	Androna Santa Tecla 20
	G. & G. di Gruber Vinicio
PRP248	Salita di Contovello
	Consorzio Urbanistico Belvedere
PRP250	Via San Francesco 62-64
	Società Nuvola srl
PRP251	Androna Sant'Eufemia
	Birra Peroni Industriale spa
PRP254	Via Battisti 29
	CELSA srl
PRP259	Contovello 2252/33-2252/34-2252/35
	Costruzioni Meranesi srl
PRP261	Ex comprensorio ospedaliero Maddalena
	ASS n.1 -Triestina
PRP266	Via Economo 2
	Nova spa
PRP272	Santa Croce pc. 62/1-62/2
	Fregonese
PRP276	Strada Costiera 234 Santa Croce
	Le Palme Srl
PRP278	Scala Santa 170-174 Roiano
	Rosca Riccardo
PRP283	Gropada pcn 324/1
	Settimo Costruzioni generali
PRP291	Via Bellavista pcn 1115-116-1117/1-/2
	Ursich Igor
PRP293	strada Costiera pcn 1060/1 e 1061/1 S.Croce
	Claudio Giampaolo
PRP294	Via Piccard pcn 85-87-89-97-100
	Pertot,Pecar,Poletto,Movio (Filtri)
PRP297	Via del Refosco - Opicina pcn 3705-3707-3708-3709-3710-3711/1-/2-3
	Hrovatin e altri
PRP298	Via del Castelliere pcn 49/2-50-55/2-/14-47 parte
	FIN.COM srl
PA residenziali APPROVATI dopo il 09/10/2002	
PRP302	Via Moreri pcn 1796 di Roiano
	Ferluga Vincenzo
PRP305	Campo Belvedere 3 pcn 402/2
	Savino Spa
PRP311	Padriciano pcn 6/1-/2 e 7/3-/5
	Gregori Alessandro e Silvano, impresa costruzioni Taiariol Alessandro
PRP315	Basovizza 308 - SP 1 del Carso pcn 293/4 - 295/1-/2
	Vidali Lenard
PRP317	Via Flavia 58
	System Mind Srl

Per la lettura delle tabelle vedi la spiegazione riportata nella pagina precedente

OBBLIGO DI PREDISPOSIZIONE DI PIANO ATTUATIVO
raffronto disposizioni tra P.U.R.G. e P.R.G.C.

Zona omogenea	P.U.R.G.		VARIANTE 66	
	interv. diretto[1]	PRPC/PAC	interv. diretto[1]	PRPC/PAC
A0[2]	-	X	X secondo PRPC vigente	X
A2[2]			X secondo PRPC vigenti	X
A3			-	X
B0	X	h nuova edif. > h edifici preesistenti circostanti	ristr. ed., nuova edif. e ampliam. **i.f.f. < 6 mc/mq**	nuova edif. e ampl. **i.f.t. < 12 mc/mq**
B0b[2]			**ristr. ed. e ampliam. a condizioni e i.f.f. < 2,5 mc/mq**	X
B1			**i.f.f. < 6 mc/mq**	**i.f.t. < 10 mc/mq**
B2			**i.f.f. < 3,5 mc/mq**	**i.f.t. < 6 mc/mq**
B3			**i.f.f. < 2,5 mc/mq**	-
B4			**i.f.f. < 1,6 mc/mq**	**i.f.f. < 1,6 mc/mq in ambito elab. E**
B5			**i.f.f. < 0,8 mc/mq**	-
BT			-	**i.f.f. < 0,5 mc/mq**
Bni[3]			ampl. una tantum max 150 mc e nuova edif. con vol. predeterm. (nei primi 5 anni PRG)	X esteso ai lotti liberi frazionati dagli interv.
C1	-	X	X secondo PdZ vigenti	X **i.f.t. < 1,5 mc/mq** **i.f.f. < 3 mc/mq**
C2			-	X **i.f.t. < 1 mc/mq** **i.f.f. < 1,5 mc/mq**
C3			-	X **i.f.t. < 0,8 mc/mq**
D1[2]	-	X	in presenza di infrastrutturazioni e urbanizzazioni adeguate	**Piano infraregionale dell'EZIT**
D2	-	X	-	X
D3a/b	X	-	-	X
D4	-	X	X	-
E2	X	-	-	**ristr. ed.**
E3	X	-	opere rimessaggio attrezzi e conservazione prodotti agr. + ristr. ed. e ampl. una tantum motivi igienico-funzionali **fondo min. 5.000 mq**	solo imprend. agr. a titolo princ. **i.f.f. < 0,02 mc/mq** **proprietà min. 30.000 mq**
E4	X	-	opere rimessaggio attrezzi e conservazione prodotti agr. + ristr. ed. e ampl. una tantum motivi igienico-funzionali **fondo min. 1.500 mq**	solo imprend. agr. a titolo princ. **i.f.f. < 0,02 mc/mq** **proprietà min. 15.000 mq**
E6	X	-	opere rimessaggio attrezzi e conservazione prodotti agr. + ristr. ed. e ampl. una tantum motivi igienico-funzionali **fondo min. 1.500 mq**	solo imprend. agr. a titolo princ. **i.f.f. < 0,02 mc/mq**
EB			ristr. ed. e ampl. una tantum per motivi igienico-funzionali	**i.f.f. < 0,1 mc/mq**
F1/F2/F3	**Piani di conservazione e sviluppo L.R. 23/68**		-	-
G1/G1b	-	X	-	X
G1c			-	**i.f. < 0,8 mc/mq**
G4			ristrutt. ed.	X
G5			-	X
H1/2/c	-	X	-	X
I	-	X	-	X
L1a/b/c/	-	X	X	-
L1d			X	Piano di settore con valenza di piano infrareg. L. 84/94, art. 5
L1e			secondo piano regolatore portuale	-
L2[2]			nuova edif. e ampliam. nelle zone di competenza dell'A.P.	**Piano reg. comunale dei porti L.R. 22/87**
N1	-	X	-	**i.f.f. < 1,5 mc/mq**
O1	X	-	-	X
O2			nuova edif. all'interno ambiti SSI **i.f.t. < 6 mc/mq**	nuova edif. al di fuori ambiti SSI **i.f.t. < 6 mc/mq**
O3			-	X
O3 Silos			secondo A.d.P. e relativi all. tecnici con valenza di PRPC **i.f.f. < 13 mc/mq**	
P1[2]	X	-	-	X ev. con A.d.P.
P2/V7[2]			-	**Piano infraregionale dell'Ente di cui al D.P.R. 102/78**
U1	X	-	ristrutt. ed. + nuova edif. previo studio prel. planivolum.	X a facoltà dell'A.C. per ambiti complessi
U4	X	-	previo studio prel. planivolum.	-
Z2/Z3/Z3a	X	-	X	-
Z3b			X previo progetto unitario	-
ZP			X secondo il piano parcheggi	-

(1) ad esclusione degli interventi di rilevanza edilizia definiti all'art. 4, comma 2, della L.R. 19/09, che possono sempre interessare il patrimonio edilizio esistente, ivi compreso quello non conforme alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti o adottati e del regolamento edilizio vigente, nel rispetto della legge, ai sensi dell'art. 35, comma 2 della stessa legge;
(2) piani unicamente d'iniziativa pubblica, secondo il P.R.G.C.;
(3) la norma relativa alle zone Bni è stata parzialmente eccepita dalla sentenza C.d.S. n. 5721/2001 riguardo all'ambito d'intervento.

Zone omogenee specifiche della var. gen. 66, non direttamente raffrontabili al P.U.R.G.

Il regime di salvaguardia

L'art. 63 ter della LR 5/2007, in combinato con l'art. 20, prevede che ai piani attuativi in contrasto con le direttive per la formazione del piano regolatore si applichi il regime di salvaguardia, che consente di sospendere per un termine massimo di due anni ogni determinazione sulle istanze.
Il ricorso a tale disposizione ha determinato la sospensione di 22 proposte di PRPC/PAC di iniziativa privata in contrasto con le misure di salvaguardia (in particolare, con gli indici di fabbricabilità) previste dalle Direttive emanate dal Consiglio Comunale a novembre 2011.

Il quadro di riferimento normativo

Lo strumento urbanistico generale in formazione si misura, non senza difficoltà, da un lato, con la normativa urbanistica regionale più recente che offre alcuni spunti specifici tendenti a una maggiore snellezza dei procedimenti per gli interventi dei privati, dall'altro, con le direttive sovraordinate del Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG) approvato nel 1978 che, per evidenti motivi cronologici, delinea un quadro sistematico di una certa rigidità.
Si analizzano di seguito alcuni temi che si reputano meritevoli di specifica riflessione.

I vincoli procedurali

In riferimento al tema qui trattato, è sembrato utile confrontare i sistemi normativi che prevedono l'obbligo di previa predisposizione di piani attuativi. Gli strumenti urbanistici regionale e comunale – quest'ultimo subordinato gerarchicamente – inquadrano gli interventi edilizi e determinano i vincoli procedurali secondo quanto riportato nella tabella di sintesi a lato, nella quale le informazioni sono suddivise per zone omogenee.
Nella tabella il simbolo X nella colonna "intervento diretto" indica la possibilità di attuare gli interventi di rilevanza urbanistica, in una determinata zona omogenea, con strumento diretto secondo il PURG (colonna 2) e/o rispettivamente secondo il PRGC vigente (colonna 4).
Analogamente il simbolo X nella colonna "PRPC/PAC" indica l'obbligo di attuare gli interventi previo strumento attuativo, secondo il PURG (colonna 3) e/o rispettivamente secondo il PRGC vigente (colonna 5).
Situazioni intermedie con diverse modulazioni degli interventi sono accennate sinteticamente nelle caselle di riferimento.
L'interesse si focalizza sulle zone omogenee evidenziate in rosso nella tabella a fianco,in cui si rileva uno scarto per determinate categorie d'intervento tra le modalità di attuazione con strumento diretto previste dal P.U.R.G. (Piano Urbanistico Regionale Generale)e l'obbligo di pianificazione attuativa imposto dal P.R.G.C. vigente (Variante n.66). Analogamente, sempre trattando del P.R.G.C. vigente (Variante n.66) nelle zone per servizi U1(zone per servizi ed attrezzature pubbliche) e U4 (zone per attrezzature sportive di proprietà privata), evidenziate in blu nella tabella a fianco, a fronte della possibile attuazione con strumento diretto consentita dal P.U.R.G., la Variante n.66 prevede invece la predisposizione di studi preliminari e planivolumetrici con facoltà del Comune di richiedere la realizzazione di Piani Particolareggiati quali presupposto per l'edificazione sia pubblica che privata per suddette zone.

La pianificazione attuativa nel PRG vigente

Come emerge con chiarezza dalla cartografia di ricognizione dei piani attuativi e dal quadro di raffronto per zone omogenee riportati nelle pagine precedenti, la Variante n. 66 ha operato un significativo ricorso allo strumento indiretto. Da questa esperienza si possono ricavare alcune considerazioni.
Innanzitutto va detto che questa modalità ha utilmente permesso, nella maggior parte dei casi, una valutazione di dettaglio sulle diverse situazioni territoriali e infrastrutturali. Ha altresì consentito, a seguito della normativa che ha preso le mosse dalla direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione strategica degli effetti dei piani sull'ambiente (VAS), una valutazione delle ricadute dei nuovi interventi sulle risorse ambientali. L'esito positivo di tale valutazione si è concretizzato nell'introduzione di misure di mitigazione più severe dove i piani andavano a intercettare situazioni di maggior delicatezza, quali i siti di importanza comunitaria (SIC) e le zone di protezione speciale (ZPS).
A fronte degli aspetti positivi generali sopra enunciati, si deve però evidenziare che, negli ambiti di medio-piccola entità (di fatto rappresentativi della totalità delle zone C di espansione), lo strumento preventivo appare un procedimento sproporzionato e dall'esito modesto.
Una conseguenza della scala d'intervento ridotta dei piani attuativi di iniziativa privata approvati e convenzionati è che il Comune si è spesso trovato in una situazione critica, in quanto proprietario di microaree urbanizzate polverizzate sul territorio (per lo più destinate a parcheggi di relazione), di difficile gestione e dispendiosa manutenzione. Nessun piano ha mai avuto la vocazione e la consistenza sufficienti per prevedere quelle opere di urbanizzazione secondaria che incidono su un bacino più ampio e comportano un impegno economico più elevato.
Più di recente, a seguito della sentenza del C.d.S. n. 09375/2010, anche per la mancanza – all'interno del PRGC vigente – di chiare disposizioni normative, la presenza di versanti sistemati a pastino si è tradotta in un ulteriore impedimento a trasformazioni territoriali sia pure conformi alla zonizzazione vigente.

Gli studi preliminari e planivolumetrici

Un capitolo a parte meritano gli "studi preliminari e planivolumetrici", prescritti dalla Variante n. 66 nelle zone U1 (per servizi ed attrezzature pubbliche) e nelle zone U4 (per attrezzature sportive di proprietà privata ma di pubblico interesse), e approvati in numero ragguardevole (oltre 70) nel periodo di vigenza del piano.
Il loro scopo principale è stato quello di consentire al Consiglio Comunale un vaglio, differito nel tempo rispetto all'approvazione dello strumento generale ma aderente alla tempistica di realizzazione effettiva degli interventi, circa i parametri urbanistici necessari nelle diverse zone, diversissimi tra loro in considerazione della vasta gamma di servizi realizzabili.
Oltre a costituire un aggravio procedimentale, tali strumenti urbanistici atipici, non supportati da alcuna normativa sovraordinata, presentano qualche difficoltà "gestionale" e pertanto appare utile una revisione di tale disciplina.

2.2.4 Analisi demografica e scenari sulla popolazione

Previsioni demografiche per il comune di Trieste 2012-2032: lo scenario più probabile

La popolazione futura del comune di Trieste è stata prevista per ogni anno dall'1.1.2013 all'1.1.2032, per età annuali da 0 a 100 e più. Il report complessivo, predisposto da IRSSES (gennaio 2013), è depositato presso gli uffici comunali. Al fine di rendere i risultati meglio fruibili e interpretabili, nel report sono presentate tabelle con cadenza quinquennale all'1.1. degli anni 2012 (anno base), 2017, 2022, 2027, 2032, accanto alle rilevazioni del 2002 e del 2007. Numerosi grafici descrivono sia le situazioni demografiche pregresse relative agli ultimi dieci anni, sia i valori nei venti anni di previsione, in modo tale da facilitare l'interpretazione dei processi sul lungo periodo (30 anni).

In base alle ipotesi formulate, *i residenti del comune di Trieste nell'arco degli anni considerati passano da 208.450 del 1.1.2012 a 196.600 del 1.1.2032, con una riduzione assoluta di 11.850 residenti pari a -5,7%.*

Tale riduzione si accompagna a una variazione consistente della struttura per età e per nazionalità della popolazione. I *residenti stranieri passano da 19.200 a 33.400, con un'incidenza finale sul totale della popolazione del 17%.* A tale proposito, è da sottolineare che nel computo della popolazione straniera futura non si è tenuto conto del processo di acquisizione della cittadinanza italiana da parte dei cittadini stranieri, per nascita, per matrimonio o per una permanenza in Italia superore ai dieci anni. Il grafico 1 evidenzia chiaramente la diminuzione della popolazione italiana compensata dalla crescita della popolazione straniera, specie della "altra straniera" (in viola) che raddoppia la presenza in vent'anni (popolazione non proveniente dall'ex jugoslavia, in prevalenza composta da persone rumene o provenienti dall'Europa orientale).

Analizzando la consistenza delle diverse classi d'età si nota come non vi siano apprezzabili variazioni dell'ammontare della popolazione in età scolare e adolescenziale (0-14), mentre le fasce giovanili (34-39 anni) sono ancora interessate residualmente dalla forte riduzione dei primi anni 2000.

La *classe di età che subisce la massima variazione negativa è quella dei 30-59 anni, che in venti anni perde circa 15.600 residenti.* Questo dato può avere forti implicazioni sulla domanda di forze di lavoro che si genererebbe per coprire il fabbisogno di manodopera nei diversi settori economici. In assenza di immigrazione, tale squilibrio dovrebbe essere soddisfatto da una generazione di cittadini italiani più giovane, che però presenta numeri ridotti. Si noti che tale fenomeno è direttamente connesso (quale effetto ritardato) alla riduzione della consistenza delle fasce giovani riscontrata nel primo decennio del 2000, colmata, solo in parte, dalle immigrazioni giovani dall'Italia e dall'estero.

Limitate variazioni si riscontrano nell'ammontare complessivo degli ultra 65-enni, mentre consistente appare l'incremento dei vecchi ultraottantenni che aumentano di 4.500 unità (+24%).

Grafico 1. Popolazione del comune di Trieste in base a tre gruppi di cittadinanze

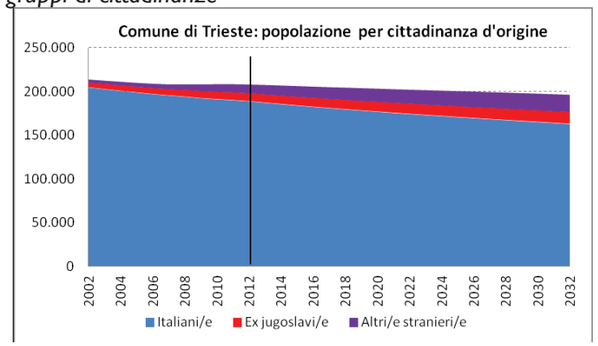


Grafico 2. Numeri indici della popolazione per tre gruppi di cittadinanze

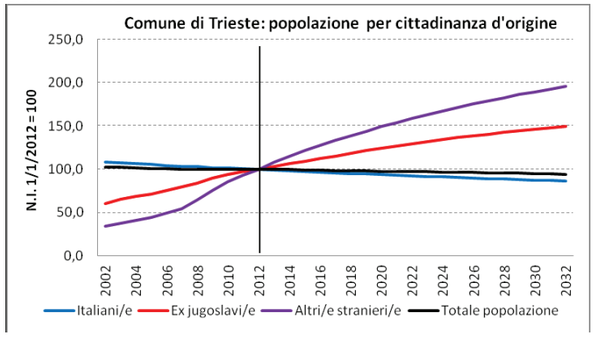
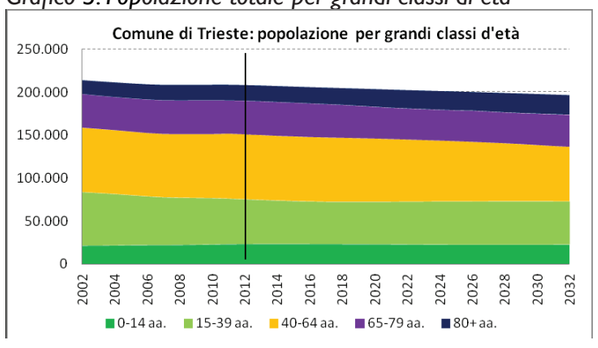


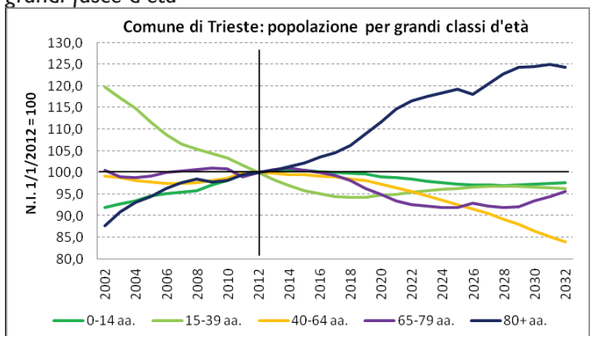
Grafico 3. Popolazione totale per grandi classi di età



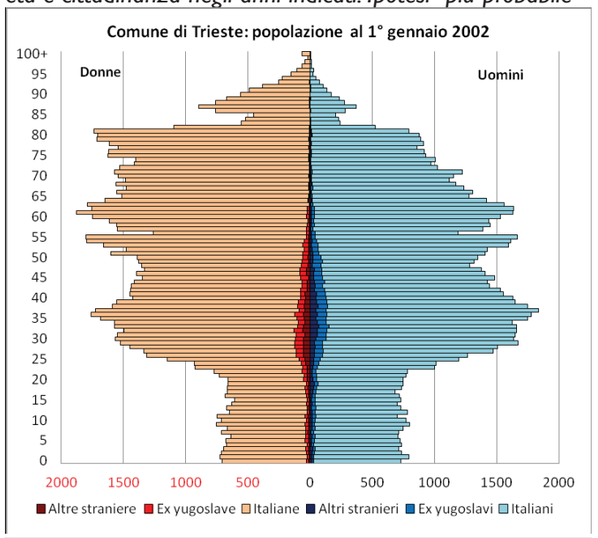
A seguito del miglioramento relativo delle aspettative di vita ipotizzato per i maschi, si avrà un certo *riequilibrio del rapporto tra i sessi nei grandi vecchi.*

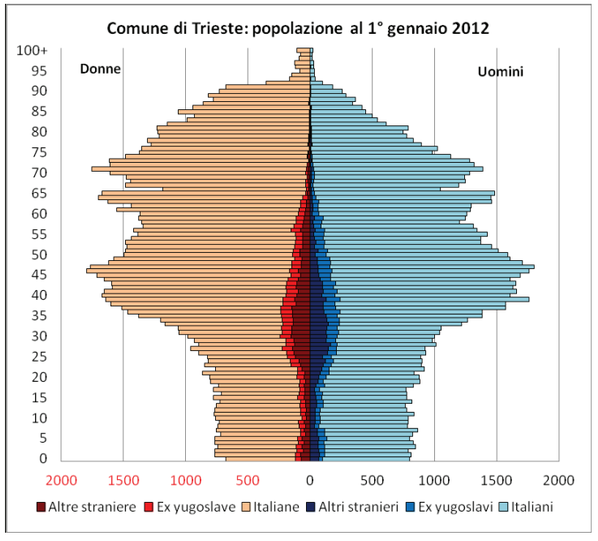
Un'efficace rappresentazione delle variazioni nel tempo della struttura della popolazione per sesso età e cittadinanza è data dalle piramidi di seguito riportate (grafici 5).

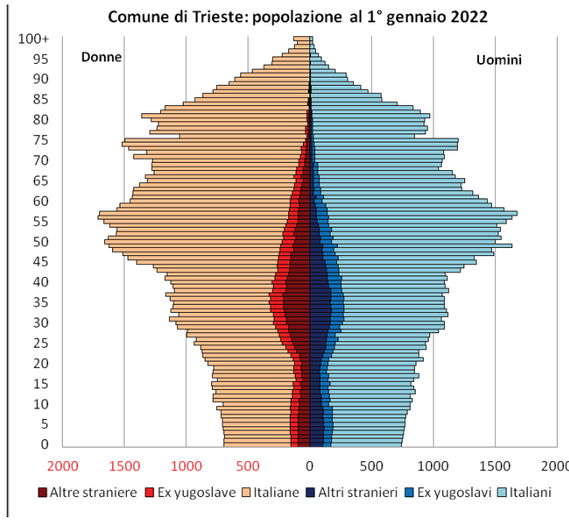
Grafico 4. Numeri indici della popolazione del comune per grandi fasce d'età

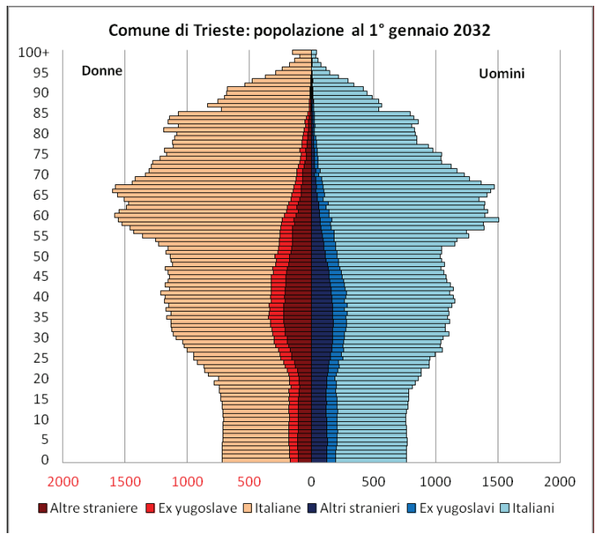


Grafici 5. Piramidi della popolazione del comune per sesso, età e cittadinanza negli anni indicati. Ipotesi "più probabile"









Previsioni demografiche per le macroaree del comune di Trieste

Centro

Nella macroarea Centro, che corrisponde alle vecchie circoscrizioni 5, 6, 7, 10 (Città Nuova-Barriera Nuova, S.Vito-Città Vecchia, Barriera Vecchia, S.Giacomo), nel periodo 2012-2032, si ha una *sostanziale costanza della popolazione, accompagnata tuttavia da profonde trasformazioni nella sua struttura. La popolazione italiana si riduce da 73.100 a 64.200, mentre quella straniera aumenta di circa 9.400 unità, arrivando a circa il 25% della popolazione totale.*

Grafico 6. Popolazione del Centro in base a tre gruppi di cittadinanze

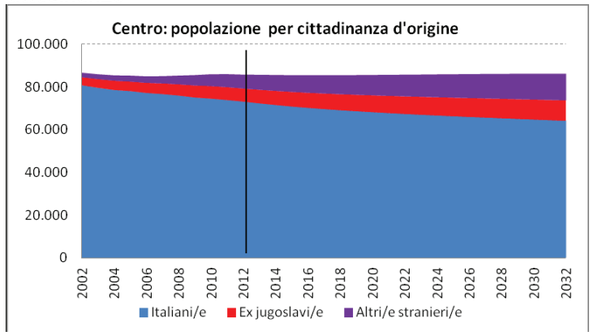
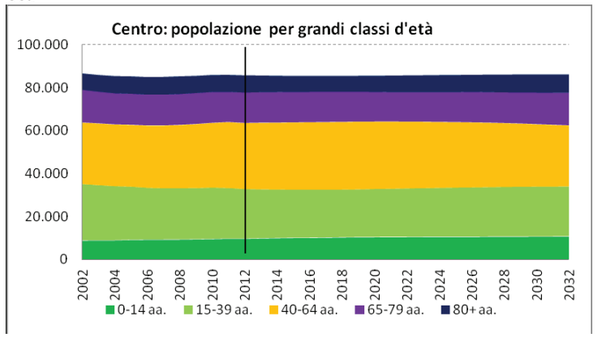


Grafico 7. Popolazione del Centro in base a cinque classi di età



Periferia

La macroarea Periferia, individuata dalle vecchie circoscrizioni n. 3, 4, 8, 9,11,12, da un punto di vista territoriale comprende aree molto vicine al nucleo del centro, con una densità abitativa elevata, accanto ad altre aree caratterizzate da minore densità e generalmente dalla presenza di minori servizi.

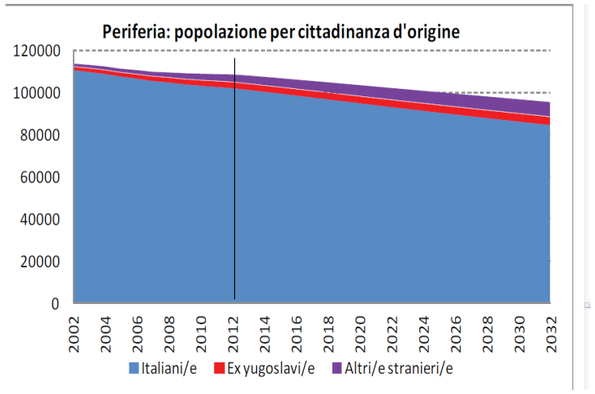
Da un punto di vista demografico, la Periferia si caratterizza per una struttura della popolazione decisamente più anziana, minore potere di attrazione nei confronti dell'immigrazione nazionale e straniera, flussi per cambiamento di domicilio complessivamente positivi.

Non fa quindi meraviglia che *si concentri in questa macroarea gran parte della riduzione della popolazione comunale*. Infatti, *la popolazione nei venti anni di previsione passa da 108.600 residenti a 96.800, con una riduzione dell'11%.*

La popolazione con cittadinanza straniera, che nel 2012 era pari al 6%, aumenta in misura inferiore rispetto al Centro, passando da 6.200 residenti stranieri a 10.600, con un'incidenza finale dell'11%, valore decisamente inferiore a quello atteso per il comune nel 2032 (17,2%).

Gran parte della riduzione della popolazione è quindi a carico della popolazione italiana che si prevede passi da 102.400 a 86.150 a fine periodo. Questa riduzione ha conseguenze "lineari" sulla popolazione in età lavorativa che si riduce del 18%. Rimane costante la popolazione

Grafico 8. Popolazione della Periferia in base a tre gruppi di cittadinanze



nella fascia d'età 65+, ma al suo interno aumentano i grandi vecchi (+36%). *La riduzione della popolazione in età attiva fa impennare l'indice di carico sociale della popolazione anziana* fino a valori vicini a 60 anziani di età 65 e più ogni 100 persone in età lavorativa (15-64). Si riduce, per contrasto, la popolazione in età scolare in tutte le classi di età.

Altipiano

La popolazione della macroarea Altipiano, composta dalle vecchie circoscrizioni Altipiano est e Altipiano Ovest, *assume un valore demograficamente poco rilevante*. Nel breve periodo, in base alle previsioni, continuerà il modesto incremento della popolazione, riscontrato negli ultimi cinque anni, ma più avanti si determinerà una lieve riduzione della popolazione residente con una perdita complessiva a fine periodo di 500 unità circa (-5%).

Nei venti anni di previsione la popolazione totale passa da 14.170 a 13.700 residenti: al calo della popolazione italiana (-900 circa) fa riscontro un raddoppio di quella straniera, che attualmente è di modesta entità (382 persone, 2,7% sul totale). La sostanziale "tenuta" della popolazione dell'Altipiano, specie nei primi10 anni di previsione, è dovuta al saldo positivo nei flussi per cambiamento di domicilio con la Periferia e con il Centro, che compensano sia il saldo naturale negativo sia quello migratorio.

Per quanto riguarda la distribuzione per classi di età, a seguito di una certa ripresa della natalità si ha un leggero incremento dei bambini in età 0-2, che tuttavia non si estende ad altre fasce di età scolare.

Si osserva, poi, un incremento della fascia più giovane della popolazione in età attiva (15-39) e una riduzione di quella più adulta (40-64).

Aumenta la consistenza delle età anziane, specie degli over 80, che evidenziano un incremento del 50% nel periodo di previsione. Questo andamento trova riscontro negli indici di vecchiaia e di invecchiamento che assumono valori del tutto simili a quelli che si sono previsti in Periferia.

Grafico 9. Popolazione dell'Altipiano in base a tre gruppi di cittadinanze

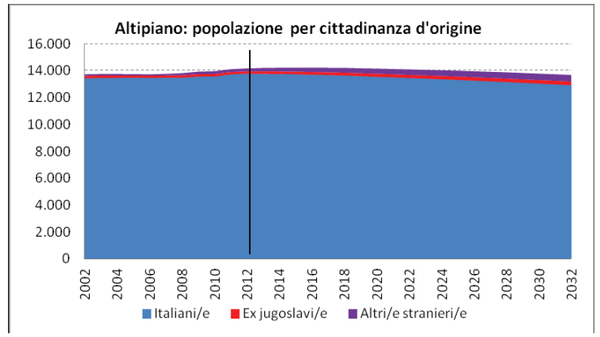
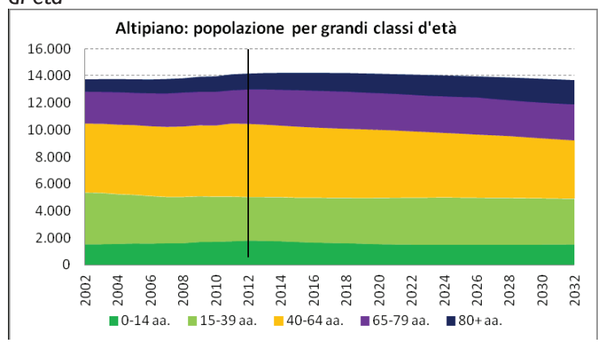


Grafico 10. Popolazione dell'Altipiano in base a cinque classi di età



In sintesi, in questa macroarea il processo di riduzione della popolazione e di invecchiamento della popolazione è stemperato dall'afflusso di residenti da altre circoscrizioni del comune, situazione che difficilmente potrà continuare ai livelli riscontrati negli ultimi anni, nonostante l'attrattiva esercitata da molte località.

D'altra parte, non s'intravvedono vie alternative per la rivitalizzazione dei borghi carsici, se non quella di una ripresa delle attività economiche legate alla terra, forse anche con l'apporto di immigrati stranieri.

Analisi e proiezione delle tipologie familiari

Le previsioni basate sul numero di componenti hanno un alto valore in termini di programmazione del territorio, in quanto permettono di valutare l'evoluzione nel tempo non solo del numero ma anche della struttura delle famiglie. Le analisi fin qui effettuate non permettono però, ad esempio, di distinguere tra famiglie unipersonali giovani o anziane.

Sulla base di una classificazione delle famiglie già utilizzata in precedenti studi, si è ritenuto opportuno completare l'analisi sulle famiglie elaborando una strategia di previsione che si basa sull'estrapolazione lineare delle tendenze rilevate in passato in tre anni specifici e sulla successiva ottimizzazione dei risultati grezzi. Anche per le diverse tipologie familiari considerate, le distribuzioni relative indicano variazioni nel tempo coerenti con i modelli applicati per la classificazione delle famiglie in base al numero di componenti.

Dall'analisi dei risultati delle proiezioni si deduce che:

- negli anni di previsione il *numero delle famiglie rimane pressoché costante*, ma varia la consistenza delle diverse strutture famigliari; in particolare, aumentano i nuclei composti da una sola persona (da circa 50.000 nel 2012 a circa 56.000 nel 2032), mentre si riducono quelli composti da tre o quattro componenti;
- nello specifico, l'*aumento del numero delle famiglie unipersonali* è da attribuirsi totalmente ai single giovani o in ogni caso con età inferiore ai 65 anni, che passano dai 28.500 residenti del 1.1.2012 ai 37.000 del 2032;
- *si riducono progressivamente le coppie senza figli in età minore di 65 anni, mentre aumentano quelle anziane*;
- *si riducono le coppie con un figlio* (anche adulto convivente), mentre r*imangono costanti quelle con due o più figli, analogamente alle famiglie monogenitoriali*; inoltre, *non variano nel tempo le coppie con figli minori* in coerenza con l'andamento della natalità.

Dalle tabelle distinte per le tre macroaree si confermano alcune osservazioni già effettuate:

- le persone sole sotto i 65 anni vivono in massima parte nelle circoscrizioni del Centro;
- nell'Altipiano le coppie con figli rappresentano il 28% delle famiglie, nella Periferia esse sono solo il 20%, con una tendenza a ridursi al 14%; infine nelle aree centrali esse sono solo il 17%, senza apprezzabili variazioni negli anni di previsione.

Da ultimo, è opportuno precisare che le analisi prodotte sono il risultato di proiezioni sul futuro delle situazioni degli ultimi 10 o 20 anni. Tuttavia, i meccanismi di formazione delle famiglie e di uscita di membri dalla famiglia dipendono da un numero rilevante di fattori (stili di vita, situazioni economiche, ecc.) che non è possibile prevedere a priori e che potrebbero cambiare in presenza di grandi mutamenti nei comportamenti sociali attualmente non prevedibili. La convergenza e la coerenza dei risultati fanno comunque propendere per una ragionevole attendibilità, almeno per i primi 10-15 anni di proiezione.

Ulteriori considerazioni e sintesi sono sviluppate nel successivo paragrafo 2.2.6 Temi e luoghi di progetto.

2.2.5 Fabbisogno abitativo

Come per molte altre città contemporanee europee, il tema che il nuovo Piano Regolatore Generale di Trieste deve affrontare non è più quello della crescita urbana. A differenza del passato ventennio, a causa delle *previsioni demografiche che per i prossimi anni generalmente si prevedono in calo*, le questioni al centro degli strumenti urbanistici sono oggi relative alla riqualificazione e alla rifunzionalizzazione del patrimonio insediativo esistente. Un *patrimonio* che, a sua volta, per la contrazione delle funzione abitative e di quelle a esse connesse, risulta *sempre più largamente inutilizzato o non più mantenuto*.

A Trieste lo scenario demografico per i prossimi vent'anni si presenta meno drammatico che in altre situazioni, tanto più se si considera che il numero delle famiglie resiste, seppure con un minor numero di membri. Va comunque precisato che il nuovo Piano, la cui predisposizione è iniziata dopo lo svolgimento del 15° Censimento della popolazione e delle abitazioni del 2011 da parte dell'ISTAT, non ha potuto tener conto dei dati aggiornati al 2011 perché non resi ancora disponibili. Per tutte le analisi si è quindi dovuto far riferimento ai dati ISTAT del 2001e ai dati già in possesso dell'Amministrazione. Per quanto riguarda la previsione demografica futura è stato utilizzato lo studio IRSSES del gennaio 2013, sintetizzato nei paragrafi precedenti.

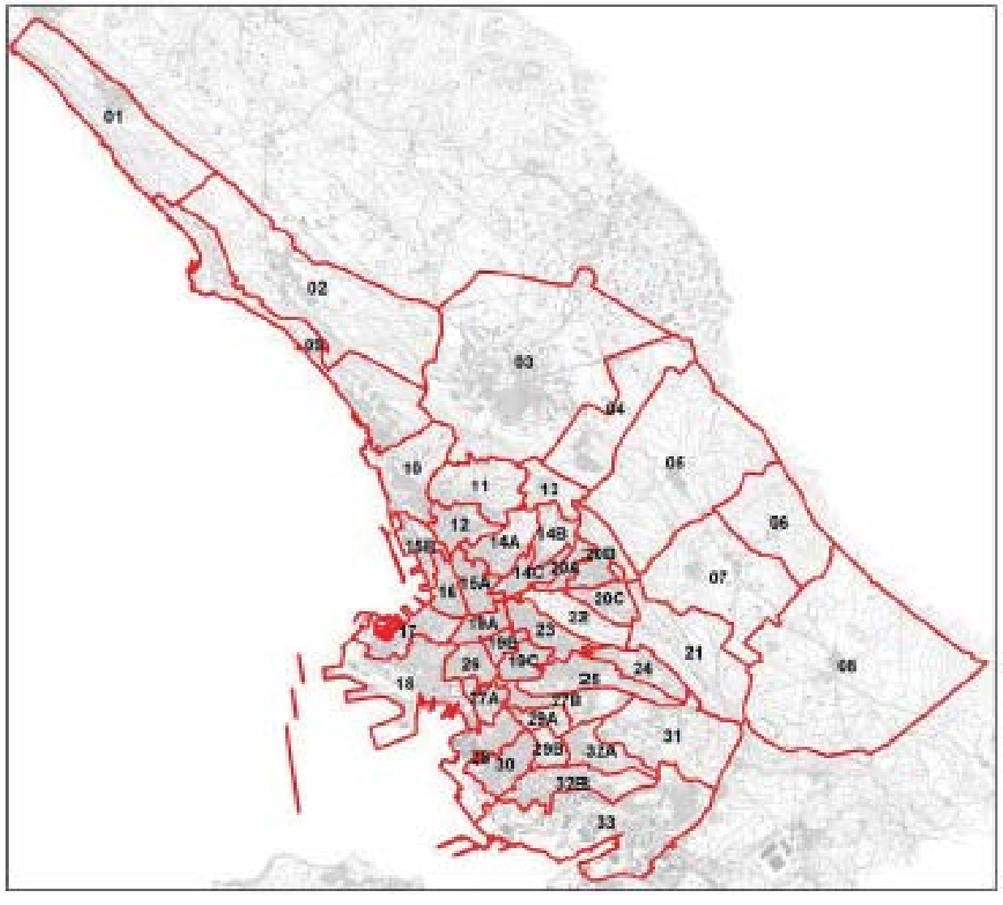
Per quanto attiene nello specifico alla riqualificazione della città, il Piano affronta il tema nella consapevolezza che, anche per l'età e l'epoca di costruzione (anni '60 e '70 del secolo scorso) di gran parte del patrimonio edilizio (soprattutto residenziale), Trieste è chiamata a compiere trasformazioni importanti per adeguarsi a nuovi standard abitativi, energetici e di sostenibilità ecologica.
Per la completa visione delle elaborazioni relative al calcolo del fabbisogno abitativo, si rimanda all'elaborato di Piano PO5_Realazione sul fabbisogno abitativo e calcolo sulla capacità insediativa residenziale teorica massima.

Modalità di calcolo della Capacità Insediativa Residenziale Teorica - C.I.R.T.M.
(dall'elaborato di Piano PO5_Realazione sul fabbisogno abitativo e calcolo sulla capacità insediativa residenziale teorica massima).

Il calcolo del fabbisogno abitativo e della capacità insediativa residenziale teorica per il nuovo PRG è stato effettuato sulla base dei criteri stabiliti dal DPGR 126/95. I dati utilizzati per il calcolo delle stanze e degli abitanti fanno riferimento al Censimento ISTAT del 2001, aggiornati con le informazioni contenute nel database dell'ufficio toponomastica del Comune di Trieste, mentre per il calcolo delle superfici e delle volumetrie sono stati utilizzati i dati desumibili dalla Cartografia Tecnica Regionale Numerica.
La Variante n. 66 era stata redatta proprio nel periodo in cui era stato emanato il DPGR 126/95 e, pertanto, aveva dovuto adeguarsi in itinere alle sue prescrizioni. La Variante n. 66 prevedeva l'insediamento di 270.000 abitanti, correggendo in tal modo le previsioni della Variante n. 25 in cui si prevedeva l'insediabilità di ben 390.000 abitanti.
I calcoli alal base di questo nuovo PRGC esplicitano quanto più possibile le modalità di calcolo della CIRTM, al fine di consentire nel futuro un più rapido aggiornamento delle previsioni.
Innanzitutto il calcolo è stato effettuato suddividendo il territorio comunale in Zone di Quartiere. Si tratta di unità territoriali che hanno una validità esclusivamente all'interno di questa analisi e costituiscono sub-unità delle Circoscrizioni. Le Zone di Quartiere sono state introdotte dalla Variante n. 25 per il calcolo della popolazione insediabile e dei rispettivi servizi, e sono state poi mantenute anche dalla Variante n. 66.
Il mantenimento della base di riferimento (Zone di Quartiere) consente di proseguire una serie storica, oltre a permettere di individuare sub-unità territoriali particolarmente importanti in una realtà – come quella triestina – caratterizzata da un territorio dalla morfologia urbana estremamente complessa e articolata.

Ulteriori considerazioni e sintesi sono sviluppate nel successivo paragrafo 2.2.6 Temi e luoghi di progetto.

ZONE DI QUARTIERE	CIRTM VARIANTE 25	CIRTM VARIANTE 66	RESIDENTI 30/04/2012	CIRTM NUOVO PRGC	DIFF. VAR 66	DIFF. RESIDENTI
1 - SANTA CROCE	19.909	2.210	1.443	**1.726**	-484	283
2 - PROSECCO		2.592	2.204	**2.706**	114	502
3 - OPICINA		4.066	7.933	**10.359**	6.293	2.426
4 - BANNE		453	230	**349**	-104	119
5 - TREBICIANO		1.081	571	**784**	-297	213
6 - GROPADA		634	297	**286**	-348	-11
7 - PADRICIANO		1.243	818	**931**	-312	113
8 - BASOVIZZA		959	684	**1.032**	73	348
9 - BARCOLA	8.766	3.872	3.471	**3.855**	-17	384
10 - GRETTA	9.307	5.735	5.624	**6.988**	1.253	1.364
11 - ROIANO NORD	4.151	3.396	2.498	**2.889**	-507	391
12 - ROIANO SUD	18.676	13.249	9.079	**10.352**	-2.897	1.273
13 - CONCONELLO	1.022	636	450	**525**	-111	75
14A - SCORCOLA	7.756	5.639	4.009	**4.677**	-962	668
14B - COLOGNA NORD	1.626	1.310	1.030	**1.673**	363	643
14C - COLOGNA SUD	14.929	14.601	10.422	**12.040**	-2.561	1.618
15A BARRIERA NUOVA	39.374	11.681	10.828	**12.310**	629	1.482
15B - PORTO VECCHIO		1.077	788	**894**	-182	106
16 - BORGO TERESIANO	9.750	4.992	3.616	**4.066**	-926	450
17 - CITTA' VECCHIA	15.250	9.614	6.252	**7.516**	-2.098	1.264
18 - SAN VITO	27.336	18.667	12.819	**15.078**	-3.589	2.259
19A - OSPEDALE MAGGIORE	19.488	14.272	10.515	**11.118**	-3.154	603
19B - PIAZZA PERUGINO	14.209	11.571	8.561	**9.424**	-2.146	863
19C - IPPODROMO	17.445	9.845	9.929	**11.598**	1.753	1.669
20A - GUARDIELLA INFERIORE	5.781	2.790	1.675	**2.033**	-758	358
20B - GUARDIELLA SUPERIORE	9.301	6.426	4.545	**5.067**	-1.358	522
20C - SOTTOLONGERA	10.316	5.359	3.967	**4.499**	-860	532
21 - LONGERA	1.166	1.223	866	**971**	-252	105
22 - BOSCHETTO	762	708	562	**603**	-105	41
23 - CHIADINO	13.695	9.221	7.162	**7.766**	-1.455	604
24 - MELARA	7.831	8.494	6.117	**7.071**	-1.423	954
25 - ROZZOL	10.993	6.172	5.140	**6.273**	101	1.133
26 - SAN GIACOMO	20.877	16.749	12.137	**13.266**	-3.484	1.129
27A - CHIARBOLA SUPERIORE	16.112	5.476	3.823	**4.602**	-874	779
27B - CAMPANELLE		6.584	6.078	**6.588**	4	510
28 - CHIARBOLA INFERIORE	8.979	10.114	7.575	**8.717**	-1.396	1.142
29A - CIMITERI NON CATTOLICI	989	1.167	1.045	**1.145**	-22	100
29B - CIMITERI		514	384	**435**	-80	51
30 - SERVOLA	12.455	11.921	8.815	**9.812**	-2.109	997
31 - SANTA M. M. INFERIORE	7.574	6.770	4.485	**5.765**	-1.005	1.280
32A - POGGI S. ANNA	24.590	5.444	2.644	**3.318**	-2.126	674
32B - VALMAURA		12.343	10.495	**12.892**	549	2.397
33 - BORGO SAN SERGIO	10.124	9.130	6.279	**7.538**	-1.592	1.259
TOTALI	**390.539**	**270.000**	**207.865**	**241.537**	**-28.463**	**33.672**



A fianco, tabella riassuntiva della Capacità Insediativa Residenziale Teorica del nuovo PRGC e confronto con i Piani precedenti. Sopra, le "Zone di quartiere" cui la tabella fa rioferimento (vedi PO5_Realazione sul fabbisogno abitativo e calcolo sulla capacità insediativa residenziale teorica massima)

2.2.6 Temi e luoghi di progetto

L'esame delle aree residenziali, della successione secondo cui sono state realizzate, della loro distribuzione spaziale, dei caratteri morfologici e tipologici di parti urbane, edifici e spazi aperti evidenzia alcuni aspetti.
- Ambiti importanti della città sono costituiti da *parti morfologicamente individuabili*, dotate di una propria immagine riconoscibile (anche se non sempre corrispondente a un'alta qualità spaziale) e concentrate per lo più nella *città compatta*: i borghi storici, alcune addizioni otto-novecentesche, alcuni quartieri della città contemporanea;
- Nella *città discontinua e a nebulosa*, a uno sguardo ravvicinato, prevalgono l'eterogeneità delle forme e dei tipi edilizi, le difficoltà nell'accostamento degli oggetti evidenziate dal prevalere di spazi irrisolti tra gli edifici; in questi ambiti l'omogeneità si ritrova solo guardando aree molto piccole.
- In alcuni periodi storici l'*intervento pubblico* ha svolto un ruolo importante nella realizzazione del patrimonio edilizio, contribuendo a dare forma a intere parti di città e al suo sviluppo complessivo. Nel corso del Novecento, tuttavia, esso si è progressivamente frazionato in una pluralità di operazioni diffuse su tutto il territorio urbano (sia pure con una prevalenza nelle espansioni a sud, sud-est), improntate a una semplice aggiunta di oggetti a oggetti. Fanno eccezione alcuni importanti interventi di quartieri di edilizia pubblica (come Borgo San Sergio e Rozzol Melara).
- Sempre nella città discontinua e a nebulosa, nessun luogo di fatto raggiunge i livelli di degrado di molte *periferie* urbane italiane ed europee, ma in pochi ambiti la città contemporanea triestina raggiunge livelli di qualità paragonabili a quelli delle sue parti antiche. Ciò non toglie che la radicale differenza tra città compatta e città discontinua debba essere interpretata come stimolo al miglioramento della qualità dello spazio urbano e non alla definizione di banali classifiche di valore. Rispetto al centro antico e alla città degli isolati, la città degli oggetti appare del resto molto più disponibile alla trasformazione, offrendo importanti occasioni per l'attuazione di interventi volti al miglioramento della qualità abitativa ed ecologico-ambientale. Di contro, ampie parti della città degli isolati e gli spazi aperti ad esse connessi pongono rilevanti problemi di qualità, presentandosi tuttavia più "duri" e difficili alla trasformazione.

Nella città compatta - centro antico, città degli isolati, borghi carsici
Le parti di pregio ambientale devono essere oggetto di interventi di *conservazione attiva*. Adottando un atteggiamento attento al mantenimento dei caratteri architettonici e insediativi, l'obiettivo è in sostanza quello di introdurre, per quanto possibile, interventi mirati: ad aumentare le prestazioni abitative (ristrutturazione edilizia, anche con la modifica del numero di unità abitative per dare risposta ai mutamenti nella composizione dei nuclei famigliari); a incentivare la riqualificazione energetica (anche attraverso il ricorso a *crediti volumetrici*); ad accrescere il mix funzionale; a promuovere il riutilizzo di edifici dismessi. La gradazione degli interventi di trasformazione può e deve essere fatta sulla base di un'articolazione delle disposizioni normative in rapporto ai caratteri di parti urbane e singoli edifici. A tal fine, il nuovo Piano deve attuare una chiara distinzione tra edifici e isolati di maggior pregio storico, architettonico e testimoniale dei quali conservare i caratteri architettonici e tipologici, ed edifici e isolati per i quali l'intento è mantenere l'assetto morfologico della parte di città (anche consentendo la sostituzione di singoli tasselli edilizi).

Nella città discontinua - città degli oggetti
In queste parti di città gli interventi devono essere principalmente mirati al *miglioramento delle prestazioni energetiche e ambientali di edifici e spazi aperti*, anche ricorrendo a operazioni di *sostituzione e ristrutturazione urbanistica, eventualmente da incentivare*. In particolare, tali operazioni devono contribuire a: migliorare le condizioni delle reti tecnologiche, con specifico riguardo al trattamento delle acque meteoriche; limitare l'impermeabilizzazione del suolo; favorire l'inserimento di tetti verdi; innalzare la classe energetica degli edifici; realizzare sistemi continui di spazi aperti e verdi, implementando la presenza di materiali vegetali (alberi e arbusti);

Nella città discontinua - città dei giardini, dei giardini del Carso
Obiettivo generale è il *mantenimento degli attuali caratteri insediativi, ossia la presenza rilevante di spazi aperti e verdi all'interno dei lotti di pertinenza e tra i lotti stessi e le loro caratteristiche paesaggistico-ambientali*. Per gli interventi di sostituzione e ristrutturazione urbanistica, valgono le considerazioni già esplicitate per la città degli oggetti di cui al punto precedente.

Nella città discontinua - città degli orti
Obiettivo generale è il *mantenimento del principio insediativo esistente (nello specifico, la presenza di ampie superfici a orto e giardino), per la sua capacità di contribuire in modo rilevante al funzionamento del sistema ambientale*. Particolare attenzione deve essere rivolta a evitare interventi che alterino l'andamento del terreno che, in questi ambiti, si connota per la presenza di pastini.

Analisi demografica e scenari per la popolazione
Nella costruzione di previsioni demografiche non ci si può limitare solo all'applicazione di rigorose metodologie statistiche; è necessaria anche una buona conoscenza del territorio, nonché la formulazione di scenari condivisi per il suo sviluppo. In tal senso, lo studio che ha supportato la produzione di previsioni demografiche è stato occasione per un'approfondita disamina sia delle relazioni tra la popolazione di Trieste e il suo territorio, sia delle prospettive future di cambiamento economico e sociale, delle loro criticità e punti di forza.
Dal 1.1.2012 al 1.1.2032, in base allo scenario demografico più probabile, la popolazione del comune di Trieste passa da 208.450 a 196.600 residenti, con una riduzione di 11.800 unità pari a -5,7%. *A questo calo, complessivamente modesto, si accompagnano però cambiamenti rilevanti nella struttura della popolazione: età, cittadinanza, composizione delle famiglie residenti.*
In particolare, sempre nei vent'anni di previsione e rispetto al totale popolazione, la percentuale di anziani (65 anni e più) passa dal 27% al 30%. All'aumento dei "grandi vecchi" ultraottantenni (da 18.500 a quasi 23.000) si contrappone una riduzione della popolazione in età lavorativa (specie nella fascia 30-59 anni, che si prevede perda oltre 15.000 unità). Cali più contenuti si riscontrano nella popolazione in età scolare, che vede un forte incremento della presenza di bambini e giovani di cittadinanza non italiana o comunque di origine straniera.
Gli studi sviluppati mostrano come la previsione di calo demografico non interessi in egual misura tutto il territorio comunale. *La riduzione della popolazione appare principalmente a carico delle circoscrizioni della Periferia*, in cui minore è la presenza di flussi immigratori.
Tuttavia, nonostante la riduzione della popolazione complessiva, *il numero stimato di famiglie di mantiene costante.*
Tra le cause vi è la progressiva diminuzione dell'ampiezza media dei nuclei famigliari che, di recente, ha raggiunto il valore di 1,91 componenti. Nell'ultimo decennio sono altresì aumentate le famiglie composte da una sola persona, specie nelle circoscrizioni del Centro, dove si prevede che i nuclei di "single" rappresentino a fine previsione il 50% delle famiglie residenti. In particolare, dalle analisi è emerso che le famiglie unipersonali non sono composte solo da anziani. Sono le persone sotto i 65 anni che vivono da sole a rappresentare la tipologia che ha subito gli aumenti più rilevanti. Nel contempo, generalmente si riducono le famiglie di tre e quattro persone; fanno eccezione le circoscrizioni dell'Altipiano, in cui si registra una loro maggiore presenza relativa.
Valutazioni ugualmente importanti attengono alle previsioni relative all'incidenza dei residenti d'origine straniera, per le quali si ipotizza un aumento dal 9,6% al 17%. Questo non solo per effetto delle immigrazioni dall'estero e dei nuovi nati di cittadinanza non italiana, ma anche per la riduzione progressiva dei residenti "autoctoni". La distribuzione sul territorio dei residenti stranieri non è uniforme: dai valori massimi nelle aree centrali si passa a incidenze di stranieri via via più ridotte in Periferia e nell'Altipiano. Dalle analisi e dai risultati delle previsioni emerge che è proprio la componente straniera ad assicurare una certa stabilità alla situazione demografica. I flussi in ingresso e in uscita dei cittadini italiani, pur rilevanti, non incidono infatti in maniera ugualmente significativa sui saldi migratori complessivi.

Raffronto tra fabbisogno e capacità insediativa teorica
Lo studio demografico prevede, tra una decina d'anni, una popolazione di 202.502; numero al quale bisogna aggiungere un *fabbisogno* che si attesterà, tra popolazione studentesca e richieste Ater (sempre in aumento), assimilabile a10.756 nuovi residenti, per un totale complessivo, quindi, di *213.258 abitanti*. Tale previsione non si discosta molto da quanto derivante dal *calcolo della CIRTM sulle previsioni del nuovo PRGC*, il cui dato per coerenza viene depurato dallo sfitto (dato 2001, sicuramente in difetto), portando la forbice a circa 13.000 abitanti di differenza. Se a questo si aggiunge anche l'ipotesi, più che realistica, che una buona parte dei volumi aggiuntivi considerati per il calcolo (piani terra delle costruzioni in zone Bo) non siano utilizzati per la residenza, la previsione insediativa si riduce ancora di circa 4.000 abitanti insediabili.
La forbice tra CIRTM e fabbisogno complessivo risulta quindi pari a circa 9.000 abitanti insediabili.
Bisogna però evidenziare che i calcoli fin qui descritti sono teorici e che un'offerta maggiore, sempre teorica, rispetto al fabbisogno, garantisce una adeguata 'riserva' per dare risposta ad auspicabili incrementi di popolazione, non necessariamente residente, per motivi lavorativi e per adeguata mobilità entro il territorio comunale.
Va inoltre ricordato che il territorio di Trieste è dotato di un patrimonio di aree ed edifici, anche dismessi o sottoutilizzati, considerevole, che già oggi potrebbe rispondere alle esigenze abitative qualora fosse utilizzato in tutte le sue potenzialità. Purtroppo, tuttavia, si tratta di un patrimonio prevalentemente in mano privata e, per questo, non facilmente gestibile in funzione della domanda di edilizia, specie di quella proveniente dalle fasce più deboli della popolazione. Occorre infine tener conto che i valori indicati nel dimensionamento CIRTM sono del tutto astratti, essendo calcolati come se venissero utilizzati tutti i volumi disponibili derivanti dagli indici di insediabilità, indipendentemente dal tipo di edificato esistente e dalla sua reale possibilità di trasformazione e di ampliamento.

2.3 Recuperare, riqualificare, rifunzionalizzare l'esistente

2.3.1 Servizi

In materia di servizi e standard, per poter verificare ed esprimere giudizi sulla situazione di Trieste (non limitandosi alla sola verifica delle quantità aggregate), si è scelto di procedere a una *ricognizione accurata dell'assetto esistente*. Tale ricognizione è stata condotta utilizzando tutti i materiali a disposizione, a partire dalle analisi fatte in fase di redazione della Variante n. 118. In quella sede era stata puntualmente verificata la consistenza dei servizi, assumendo come riferimento la suddivisione nelle categorie previste dalle norme vigenti (D.P.G.R n. 126/95) e cioè: attrezzature per la viabilità e i trasporti; attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura; attrezzature per l'istruzione; attrezzature per l'assistenza e la sanità; attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto.
I rilievi sul campo effettuati in fase di redazione del nuovo PRGC hanno aggiunto un'ulteriore verifica e aggiornamento dei dati, dando altresì conto di eventuali cambiamenti. A ulteriore controllo, le tavole con le diverse categorie di attrezzature e i relativi elenchi sono stati inviati ai rispettivi servizi comunali competenti, con la richiesta di revisioni e aggiornamenti degli stessi.
Le attività sopra illustrate hanno consentito di costruire una serie di elaborati, tabelle e tavole, che rappresentano i servizi esistenti nelle loro quantità, ubicazione e relazioni qualitative con il contesto. Le tabelle riassuntive sono contenute nell'allegato PO4.1 Relazione sui servizi e reiterazione dei vincoli.
Ulteriore operazione, che il Piano ha messo in campo, è l'analisi delle aree d'influenza dei servizi, cioè l'individuazione dell'ambito entro il quale i servizi sono raggiungibili anche a piedi (300 metri di raggio).
La tavola con la localizzazione dei servizi restituisce un'immagine eloquente della quantità e distribuzione delle attrezzature, che appaiono dislocate in modo abbastanza omogeneo su tutto il territorio urbanizzato. L'impressione che ne deriva è quella di una grande quantità di spazi ed edifici disseminati, per rispondere alle esigenze che di volta in volta, nel tempo, si sono presentate.
Su queste basi è stata condotta una prima verifica del dimensionamento degli standard sui servizi effettivamente esistenti. Rispettando le quantità per abitante e le modalità previste dalle norme vigenti, sono stati fatti i calcoli per il numero di abitanti anagrafici al 30.04.2012.
Dai calcoli emerge, per tutte le categorie esclusa quella dei parcheggi, un largo esubero rispetto a quanto previsto, laddove le aree per il verde giungono addirittura quasi al triplo del necessario.

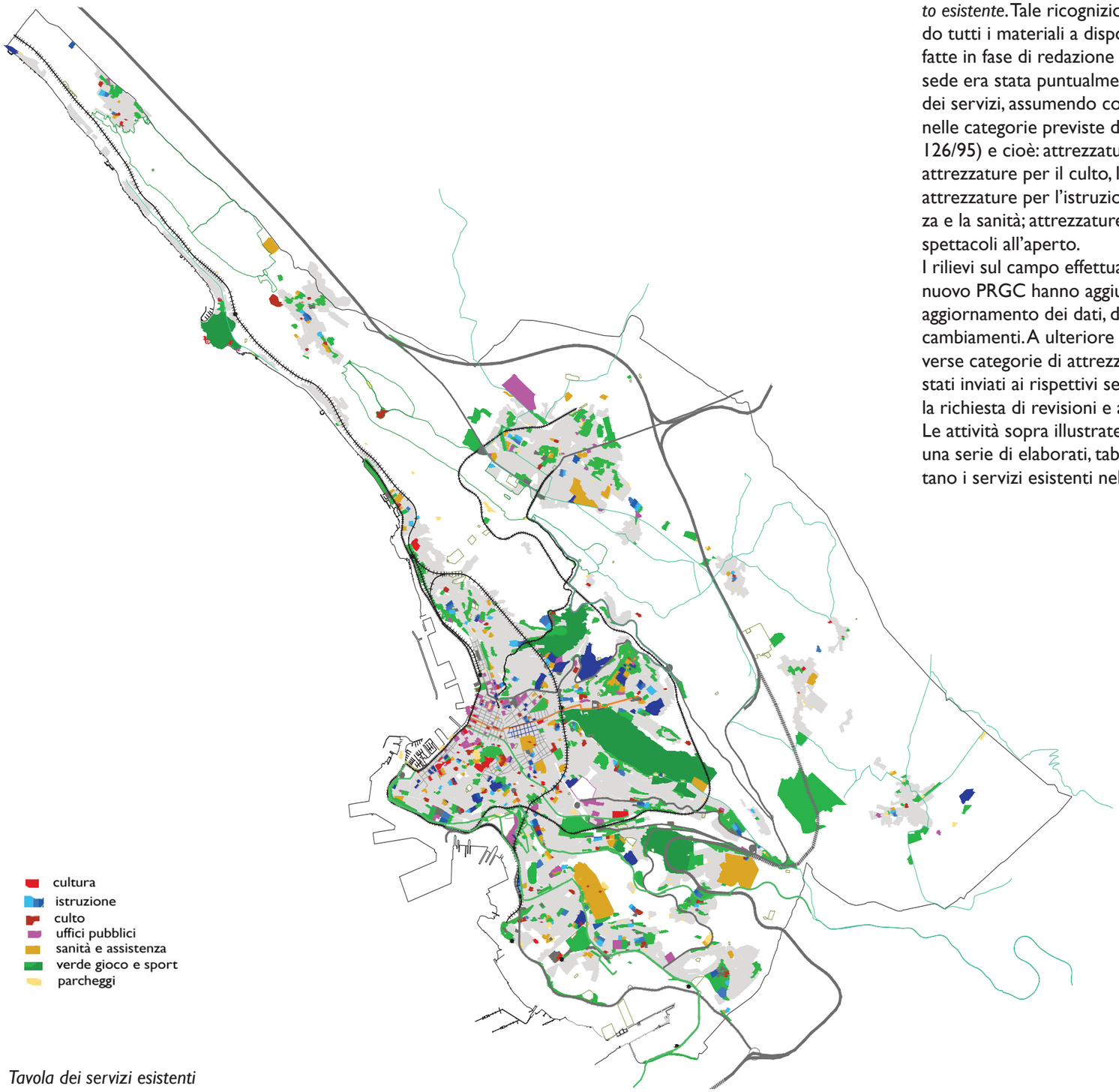
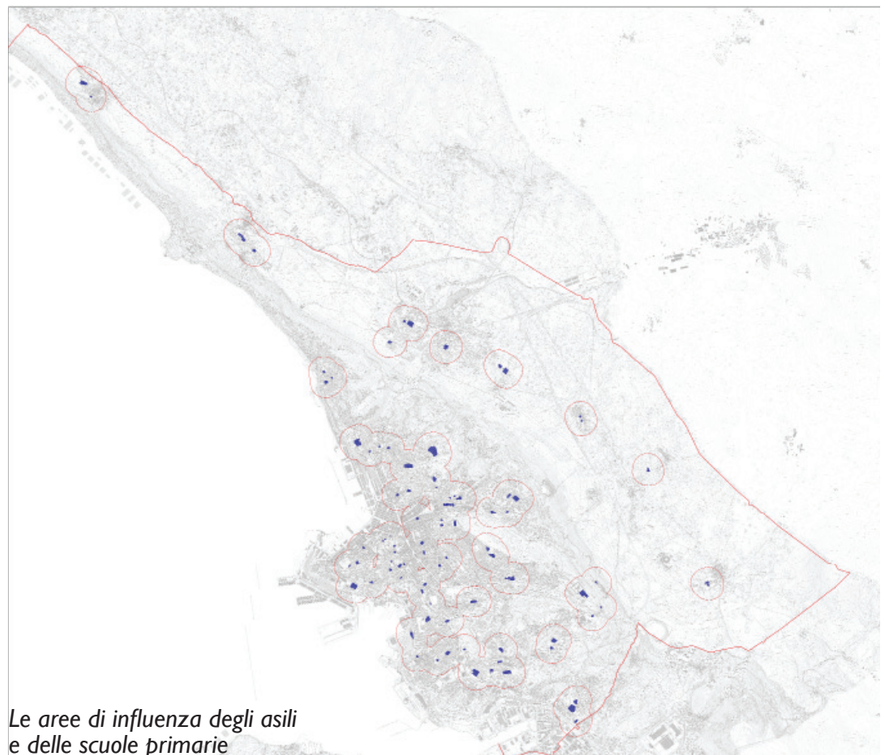
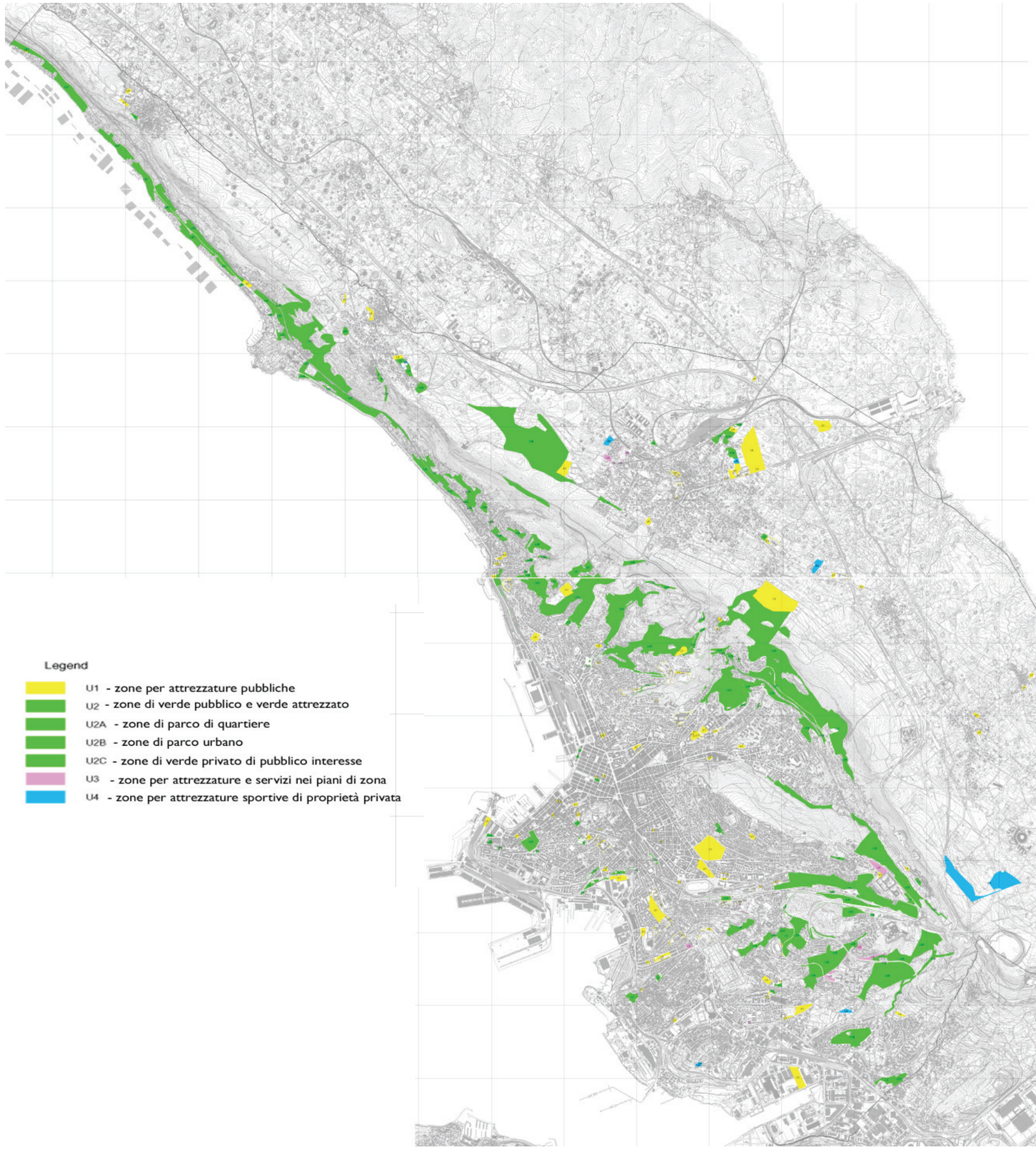


Tavola dei servizi esistenti



Le aree di influenza degli asili e delle scuole primarie

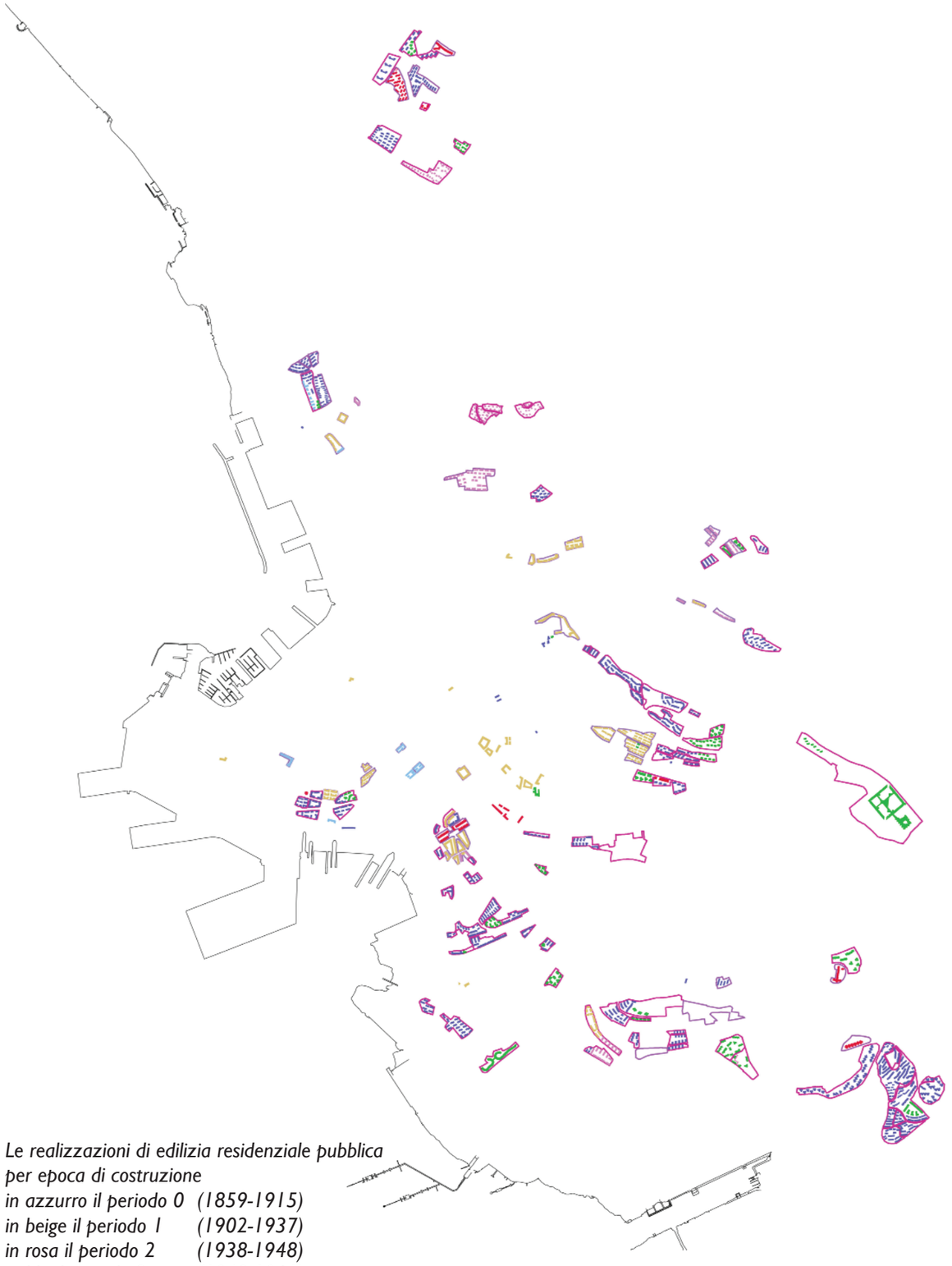


I servizi e le attrezzature previsti dal PRGC vigente e non realizzati

Servizi previsti da PRGC vigente e non realizzati

Dal confronto tra quanto, relativamente alle attrezzature, è stato realizzato e quanto era previsto dal PRGC vigente e non è stato a tutt'oggi realizzato è possibile trarre alcune considerazioni, fare dei bilanci e, non ultimo, capire per quali di queste aree è ancora necessario pensare di reiterare la destinazione a servizi e per quali invece è il caso di cambiare destinazione.
Emerge un quadro che evidenzia una larga prevalenza di aree a verde, unita alla presenza – per quanto concerne le altre attrezzature – di alcune grandi caserme dimesse e dell'area dell'ospedale Burlo Garofalo. Aree, queste ultime, per le quali si immaginava un riutilizzo a servizi, nell'intento di riorganizzare e accorpare in "poli" attrezzature esistenti dislocate in varie parti della città (come, ad esempio, quelle scolastiche).

La tavola a fianco è desunta dalla Variante n. 66. La prevalenza di aree a verde può trarre in inganno, per quanto attiene alla straordinaria presenza di parchi e spazi aperti pubblici. In realtà, tra i servizi, la Variante comprende infatti alcune grandi aree di verde privato di interesse collettivo (U2C), concentrate soprattutto lungo la costiera e in alcune valli e versanti collinari in ambiti più centrali. Il loro inserimento tra i servizi discende più da un intento di salvaguardia dello spazio aperto inedificato, che dal ruolo effettivo di ambiti destinati ad aumentare la dotazione di standard per la città. Intento che può essere raggiunto anche attraverso altre modalità di trattamento normativo delle zone di Piano.
Sempre riguardo al verde pubblico si evidenzia come rimanga ancora da attuare il passaggio al patrimonio pubblico di alcuni parchi privati, collocati in ambiti densamente edificati e che potrebbero supplire, localmente, alla mancanza di verde pubblico e spazi per il tempo libero.



Le realizzazioni di edilizia residenziale pubblica per epoca di costruzione
in azzurro il periodo 0 (1859-1915)
in beige il periodo 1 (1902-1937)
in rosa il periodo 2 (1938-1948)
in blu il periodo 3 (1949-1961)
in verde il periodo 4 (1962-1977)
in rosso il periodo 5 (1978-1992)

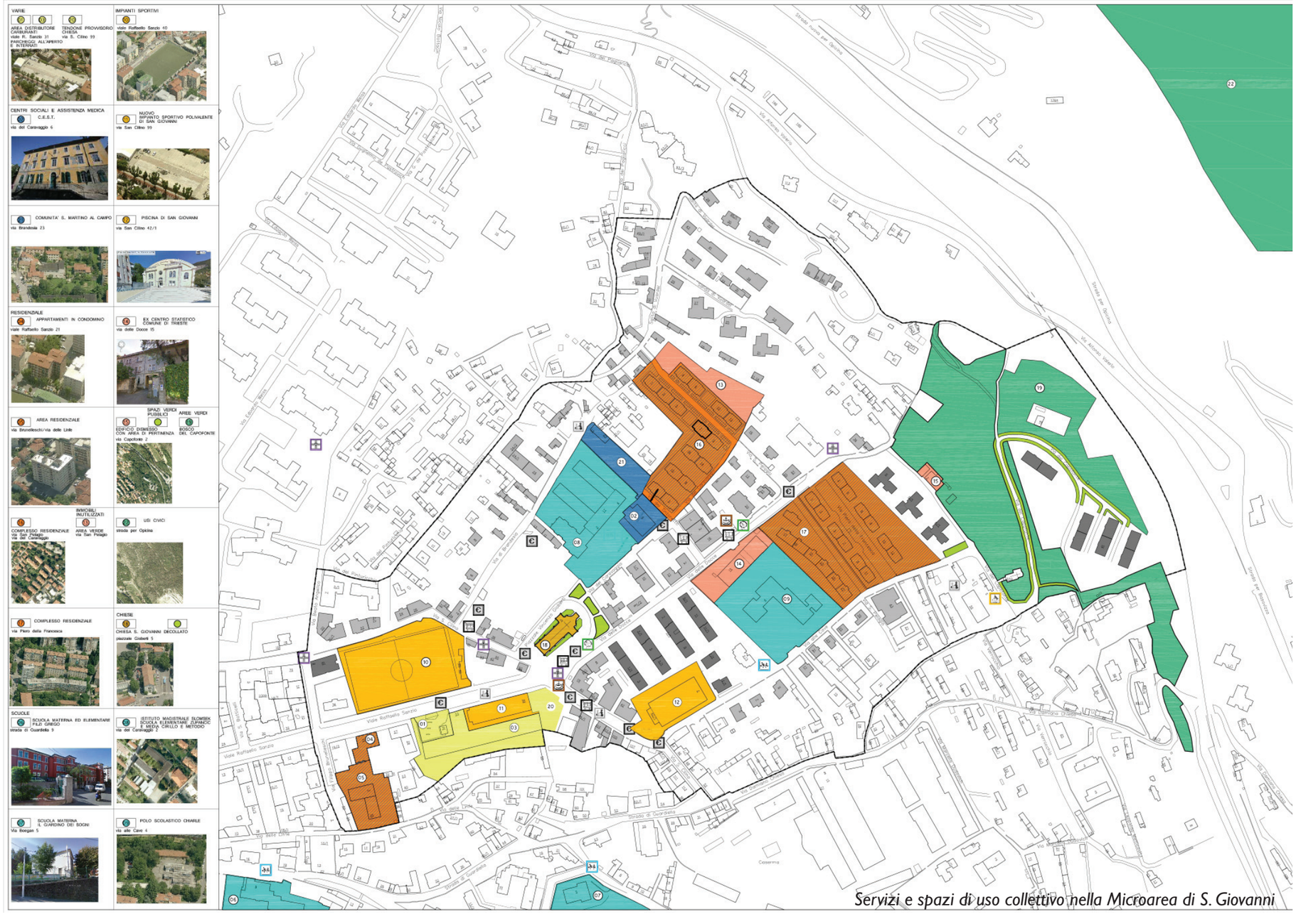
E. Marchigiani (a cura di), *La città Pubblica a Trieste, rapporto di ricerca*, DPAU - Dipartimento di Progettazione Architettonica e Urbana, Università degli Studi di Trieste, 2007,

La città pubblica

La carta riporta le numerose aree del territorio triestino occupate dalla *città pubblica*, ossia da complessi di edifici e spazi aperti destinati a edilizia residenziale pubblica. Le aree sono state edificate lungo tutto il Novecento e rappresentano un repertorio di casi e sperimentazioni sulla questione abitativa, con particolare riguardo all'abitare a basso costo. Per la rilevante presenza all'interno del territorio urbano, i quartieri della città pubblica triestina appaiono chiaramente leggibili. Vere e proprie parti urbane a sé stanti, la razionalità progettuale di questi insediamenti spesso fortemente si differenzia dalla trama insediativa dei contesti che nel tempo li hanno accolti (o che li hanno successivamente inglobati). Le parti della città pubblica oggi contengono *un decimo dello stock di alloggi cittadino*: l'Azienda Territoriale per l'Edilizia Residenziale della Provincia di Trieste gestisce infatti più di 12.500 alloggi, pari al 44% di quelli in locazione. Si tratta di un consistente patrimonio, realizzato dal 1902 a oggi, nella forma di numerosi gruppi di edifici e quartieri, ancora per la maggior parte di proprietà pubblica. Quartieri che possono essere letti come altrettanti esempi significativi di differenti idee di città e società depositatesi al suolo nel corso del secolo. A una notevole consistenza, la città pubblica triestina affianca un'altra peculiarità: p*iù del 60% degli immobili è stato realizzato prima degli anni '70 del secolo scorso*, presentando in molti casi problemi di degrado e inadeguatezza alle esigenze abitative contemporanee.

La città pubblica triestina come città consolidata

Tra gli aspetti che più profondamente connotano la città pubblica triestina è il suo essersi formata con continuità nel corso del tempo. Un tempo lungo, che ha segnato con una presenza costante le trasformazioni urbane del capoluogo giuliano. Quella triestina è una città pubblica consolidata non solo perché è stata in larga parte raggiunta e inglobata all'interno dei tessuti urbani, ma anche perché oggi qui vive una quota consistente della popolazione cittadina.
A Trieste risulta *chiaramente leggibile il ruolo che l'intervento pubblico ha giocato nella costruzione di intere parti della città esistente*, facendosi promotore di un processo di rinnovamento dei modi di abitare che ha rafforzato la riconoscibilità dei singoli quartieri. Una riconoscibilità che generalmente non si è concretizzata (salvo un numero limitato di esperienze) nell'eccezionalità del gesto architettonico. Si tratta piuttosto in una qualità diffusa, esito di una tradizione di "buon costruire" radicata nei numerosi professionisti che hanno lavorato e/o collaborato con l'operatore pubblico, spesso essendo attivi anche nei campi dell'edilizia civile e privata. Ciò non toglie che Trieste sia stata, soprattutto nel secondo dopoguerra, anche luogo di fertili *sperimentazioni*, la cui rilevanza non può però essere colta appieno se alla considerazione degli aspetti architettonico-costruttivi e tipologici non si affianca un'analisi attenta delle *idee di società alla base dei singoli interventi*.
È proprio rispetto a tali tematiche che quella triestina può essere interpretata come un esempio paradigmatico della *funzione di equilibratore sociale svolto dalla città pubblica nella costruzione di una città "periferica"*, spesso anonima e di bassa qualità. I quartieri realizzati a Trieste risultano riconoscibili soprattutto per lo stretto rapporto tra spazi dell'abitare e spazi di uso collettivo, oltre che per l'attenzione rivolta alla configurazione di questi ultimi. La localizzazione in origine generalmente esterna ai tessuti esistenti, e quindi la perifericità fisica dei quartieri, è stata di frequente stemperata dalla realizzazione di spazi aperti e attrezzature anche minime, ma necessarie alla vita quotidiana (dai locali interni ai fabbricati destinati a servizi comuni, a parti dedicate ad accogliere servizi di vicinato). Costruire ambiti per la vita collettiva di vario tipo e, così facendo, contribuire alla costruzione di un sentimento di appartenenza, può in sostanza essere riconosciuto come un obiettivo generale. Coerentemente a tale obiettivo, per lungo tempo, *il quartiere di edilizia pubblica è stato interpretato come il materiale complesso preposto ad assecondare le strategie di espansione di una città immaginata come policentrica*. Una città i cui i quartieri sono espressione della ricerca di legami più forti tra forme dello spazio e forme di socialità. Ciò non toglie che in alcuni periodi, come quello successivo al secondo conflitto mondiale, la realizzazione della città pubblica sia stata principalmente guidata da una domanda di natura prevalentemente quantitativa. Strumento per fronteggiare un'insanabile "fame di alloggi", i quartieri diventano luogo di una forte normalizzazione delle scelte tipologico-costruttive e insediative. Dopo tale parentesi l'intervento residenziale pubblico torna però a sviluppare il proprio percorso di ricerca insediativa e sociale. Ancora una volta in maniera paradigmatica, alla riflessione sul quartiere autosufficiente (Borgo San Sergio o Chiadino) fanno seguito la critica a un modello di crescita urbana estensiva e la sperimentazione di strategie di densificazione (Rozzol Melara, Valmaura).
La città pubblica oggi si offre come un problema, ma anche e soprattutto come una risorsa. La vetustà degli immobili, l'inadeguatezza a standard di qualità energetica e ambientale, le relazioni problematiche con il contesto la rendono, infatti, un *importante ambito di sperimentazione di strategie per la riqualificazione di settori estesi della città contemporanea*. In tal senso, la città pubblica oggi torna a essere *occasione per reinterpretare quell'idea di città policentrica* che ne ha guidata la costruzione nel corso di una lunga storia.


VARIE
AREA DISTRIBUTORE CARBURANTI viale Fr. Sanzio 31
TENDONE PROVVISORIO CHIESA via S. Cilino 99
PARCHEGGI ALL'APERTO E INTERRATI
IMPIANTI SPORTIVI
viale Raffaello Sanzio 40
CENTRI SOCIALI E ASSISTENZA MEDICA
C.E.S.T. via del Caravaggio 6
NUOVO IMPIANTO SPORTIVO POLIVALENTE DI SAN GIOVANNI via San Cilino 99
COMUNITA' S. MARTINO AL CAMPO via Brandesia 23
PISCINA DI SAN GIOVANNI via San Cilino 42/1
RESIDENZIALE
APPARTAMENTI IN CONDOMINIO viale Raffaello Sanzio 21
EX CENTRO STATISTICO COMUNE DI TRIESTE via delle Docce 15
AREA RESIDENZIALE via Brunelleschi/via delle Lide
SPAZI VERDI PUBBLICI
AREE VERDI
EDIFICIO DISMESSO CON AREA DI PERTINENZA via Capofonte 2
BOSCO DEL CAPOFONTE
IMMOBILI INUTILIZZATI
COMPLESSO RESIDENZIALE via San Pelagio via del Caravaggio
AREA VERDE via San Pelagio
USI CIVICI
strada per Opicina
COMPLESSO RESIDENZIALE via Piero della Francesca
CHIESE
CHIESA S. GIOVANNI DECOLLATO piazzale Gobetti 5
SCUOLE
SCUOLA MATERNA ED ELEMENTARE FILZI GRIGO strada di Guardiella 9
ISTITUTO MAGISTRALE SLOMSEK SCUOLA ELEMENTARE ZUPANCIC E MEDIA CIRILLO E METODIO via del Caravaggio 2
SCUOLA MATERNA IL GIARDINO DEI SOGNI Via Boegan 5
POLO SCOLASTICO CHARLE via alle Cave 4
Via Raffaello Sanzio
Via Alfonso Valerio
Via Ottone Bruno
Via Ottone Bruno
Via Ottone Bruno

2.3.2 Aree ed edifici dismessi

La ricognizione delle aree e degli edifici dismessi si presta ad alcune letture e interpretazioni, a partire dalla loro localizzazione nella città, dall'osservazione degli ambiti nei quali si registra il maggior numero di immobili inutilizzati, dal loro assetto proprietario.
Le zone della città nelle quali si concentra la presenza di aree ed edifici dismessi si possono, in sintesi, suddividere in grandi insiemi.
Primo fra tutti *Porto Vecchio*, ambito di notevole valore strategico nonché storico-documentale, che richiede un'approfondita trattazione. In adiacenza alla stazione centrale si segnala inoltre il *complesso ex Silos*, occupato solo nella testata prospiciente Piazza Libertà e in attesa dell'attuazione delle previsioni dell'Accordo di Programma.
Segue il *comprensorio dell'Ezit*. All'interno del suo perimetro, tra il canale navigabile e via Flavia, si concentrano alcuni edifici abbandonati di notevole impatto volumetrico. In particolare, ex Olcese ed ex Manifattura Tabacchi, unitamente ad altri edifici di minori dimensioni.

Tra gli immobili e i complessi dismessi di maggiori dimensioni vi sono numerose ex caserme, localizzate sia in città, sia sull'altipiano.
In particolare, sull'area circostante piazzale De Gasperi, *tra via Rossetti e via Cumano*, insistono diversi edifici dismessi e sottoutilizzati: l'ex caserma di via Rossetti; parte dell'ex caserma Duca delle Puglie (via Cumano), ancora da recuperare; il comprensorio della ex Fiera campionaria, oggetto di varie ipotesi di riutilizzo. In questa zona si registra inoltre la presenza di altre due aree, che sono state o sono in corso di trasformazione. Precisamente: la ex caserma Beleno, destinata al comando della Polizia municipale e dell'Archivio generale comunale; l'ex caserma Montebello, in parte oggetto di un recente intervento residenziale di Ater.
Anche *nell'altipiano carsico, tra Opicina e Trebiciano*, sono localizzate alcune aree di notevole impatto sia planimetrico sia volumetrico, ovvero: l'ex caserma di Banne; l'area della ex cava Faccanoni; la zona dell'ex campo profughi a Padriciano.

In sintesi, ciò che risulta con forte evidenza è che la *gran parte del patrimonio inutilizzato nel comune di Trieste è patrimonio demaniale*. Tale constatazione porta a rafforzare la consapevolezza che, concentrando sfozi e risorse sul dialogo con un numero ridotto di interlocutori, l'Amministrazione comunale può efficacemente raggiungere gli accordi per recuperare amplissime superfici abbandonate.



Carta di aree ed edifici dismessi e di immobili inutilizzati

Carta delle progettualità



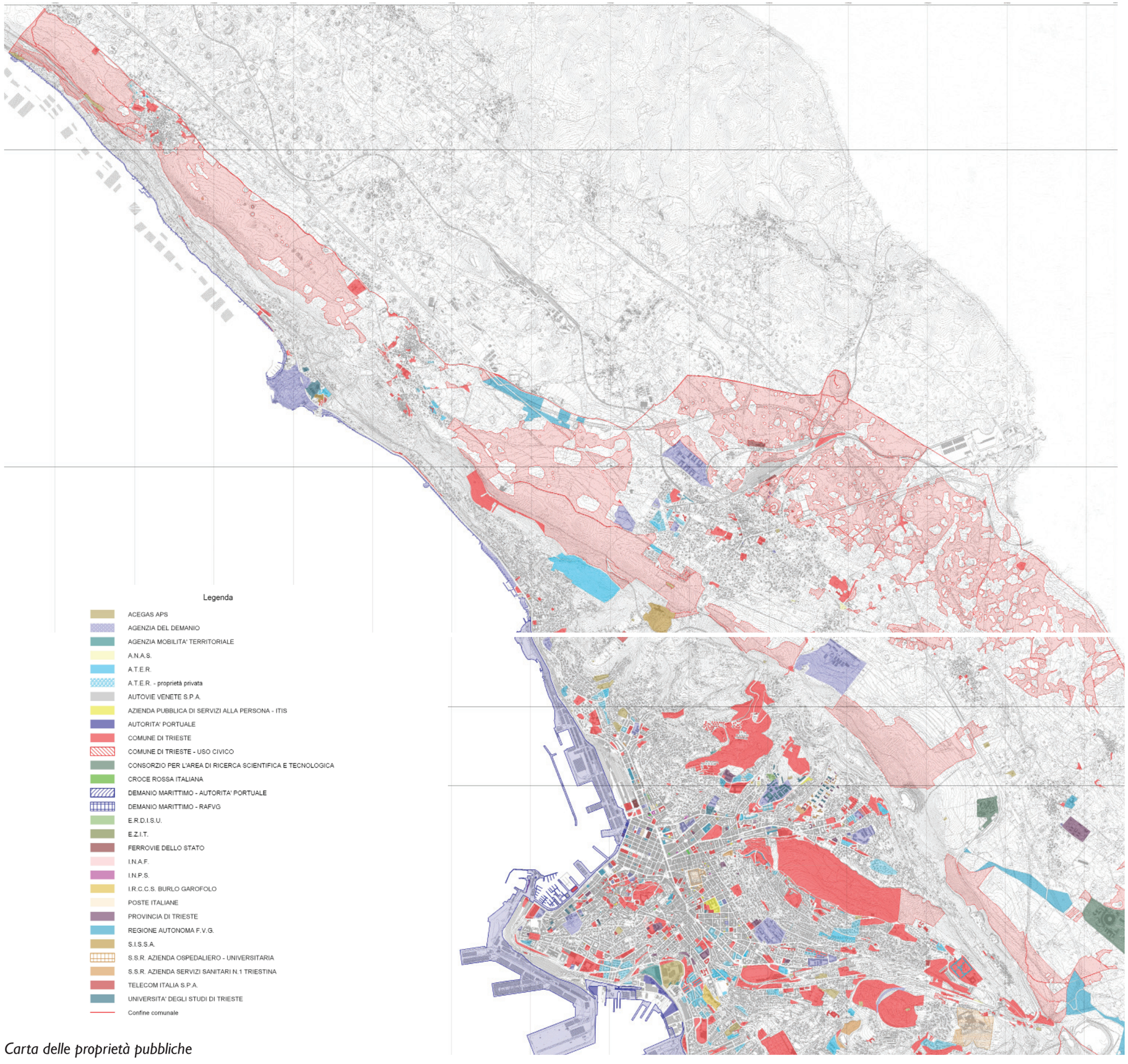
2.3.3 Progetti in corso pubblici e privati

Per identificare i progetti pubblici e privati di maggiore rilevanza urbanistica è risultato necessario attivare una serie di incontri con i servizi comunali competenti in materia di edilizia pubblica e privata. La ricognizione mette in evidenza una presenza significativa, sul territorio comunale, di aree ed edifici interessati da progetti, da cantieri in atto o semplicemente da manifestazioni d'interesse e ipotesi progettuali.
Tale operazione persegue due obiettivi:
- fare emergere i luoghi del territorio, interessati da dinamiche di trasformazione che, per destinazione d'uso, reale utilizzo e potenzialità, ubicazione, impongono una riflessione/valutazione in fase di progettazione del nuovo Piano Regolatore;
- in base alle attività rilevate sia nel settore pubblico sia in quello privato, evidenziare la presenza di strategie di intervento che possano essere messe a sistema in coerenza con le direttive del nuovo Piano.
In riferimento alle opere pubbliche e di interesse pubblico, l'immagine che ne deriva è quella di un programma articolato di interventi (lavori pubblici, *project financing*, concessioni, programmi complessi supportati da diversi canali di finanziamento, nazionali ed europei), rivolti soprattutto alla riqualificazione e al riutilizzo di spazi urbani esistenti. Si tratta di interventi mirati a garantire una migliore accessibilità, fruizione pedonale e ciclabile, unitamente alla restituzione di capacità attrattive sia a luoghi centrali che periferici. Quella che questa analisi fa emergere è una *visione d'insieme*, che sollecita a *interpretare la trasformazione della città anche come esito di interventi di ricucitura e massa a sistema di operazioni già realizzate e in programma a breve e medio termine*. Di seguito si restituiscono i principali temi e sistemi di luoghi di cui tale immagine di insieme si compone.

Il sistema dell'accessibilità e della fruibilità pedonale del centro storico
Uno degli interventi più importanti riguarda la valorizzazione dell'asse pedonale e ciclabile tra piazza Venezia e piazza Libertà. Esso prevede: la sistemazione (anche con il posizionamento di nuove alberature) degli spazi aperti di piazza Ponterosso e largo Panfili, connessi dalla passerella pedonale recentemente realizzata sul Canale Grande; il ridisegno (anche attraverso l'inserimento di piste ciclabili) delle vie Trento e XXX Ottobre; la riqualificazione e riorganizzazione di piazza Libertà.

Il sistema del verde e della cultura
Una serie di interventi si prefigge di migliorare la dotazione degli spazi verdi in città, intensificando il rapporto tra gli spazi pubblici e quelli della cultura, tra gli spazi interni ed esterni ai contenitori museali e culturali.
Nell'ambito tra Cavana e il colle di San Giusto, i progetti più rilevanti sono: la riqualificazione del giardino di piazza Hortis, in connessione con la riqualificazione del piano terra di palazzo Biserini (biblioteca civica); il recupero della Campagna Prandi, in connessione con i Musei civici (Orto lapidario), l'Androna degli Orti e l'area di Cavana. Spostandosi sulle Rive, gli ambiti già oggetto di proposte e riflessioni progettuali riguardano: l'ex meccanografico, per il quale il Comune ha predisposto un progetto di ristrutturazione a fini espositivo-museali; l'area limitrofa e ancora più ampia di Campo Marzio, per la quale l'obiettivo è rafforzare il ruolo di cerniera/punto di accesso al sistema delle Rive, in connessione con la valorizzazione del Salone degli Incanti, l'ampliamento del Museo del Mare e la ristrutturazione del Magazzino Vini.

Il sistema di connessione tra le aree centrali e i rioni
All'interno di questo sistema rientrano gli interventi riguardanti, in particolare, il rione di San Giovanni: il ridisegno di via Giulia; la riqualificazione (anche attraverso l'istituzione di zone ad elevata pedonalità) della parte alta di viale XX Settembre; la riqualificazione e la riorganizzazione della viabilità in corrispondenza di piazzale Gioberti; la realizzazione di un nuovo centro sportivo e di aggregazione sociale su viale R. Sanzio (ex deposito tram), sempre in adiacenza a piazzale Gioberti; la ristrutturazione dell'ex caserma Chiarle per la realizzazione di un nuovo polo scolastico.
Un altro ambito di concentrazione degli interventi riguarda l'area compresa tra l'Ippodromo e il quartiere di Rozzol. Qui sono infatti previste operazioni che principalmente riguardano il riutilizzo di grandi contenitori dismessi, quali: l'ex caserma Montebello, già parzialmente interessata dalla realizzazione di alloggi di edilizia pubblica sovvenzionata; ex caserma Duca delle Puglie, già sede del Civico Museo di Storia Naturale, in cui la ristrutturazione di ulteriori capannoni e manufatti a breve consentirà l'apertura del nuovo museo della guerra per la pace Diego de Henriquez; l'ex caserma Beleno, in corso di ristrutturazione per accogliere il comando della Polizia municipale e il Archivio generale comunale. Sempre nell'ottica di valorizzare il quartiere di Rozzol e migliorarne le connessioni con le parti più centrali della città vanno letti i lavori di ristrutturazione della galleria di Montebello, la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili/zone 30 tra piazza Foraggi e via Settefontane, l'ampliamento del polo scolastico in strada di Rozzol.
Per il rione di Valmaura va segnalata la proposta – ancora in corso di elaborazione – di sistemazione dello spazio aperto tra la Risiera e l'uscita dalla Grande Viabilità.



Carta delle proprietà pubbliche

2.3.4 Proprietà pubbliche

Lo studio delle proprietà immobiliari ha preso in considerazione le proprietà dei principali Enti locali (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia; Provincia; Comune di Trieste) e le proprietà di altri Enti pubblici di rilievo (Autorità Portuale di Trieste; Azienda per i Servizi Sanitari-ASS e Azienda Ospedaliera; Enti previdenziali, quali INPS, INAIL, ITIS; Università degli Studi di Trieste; Ferrovie dello Stato; Azienda Territoriale per l'Edilizia Residenziale-ATER; Poste Italiane, ecc.).

Localizzazione

Dalla lettura della carta si possono individuare le modalità di localizzazione/concentrazione delle principali proprietà nel territorio comunale:
- nell'altipiano carsico, spicca la presenza di aree a uso civico, seguite da proprietà del Comune, della Regione, del Demanio (caserme) e dell'Area di ricerca;
- nell'area centrale, si registra una forte concentrazione e articolazione delle proprietà di grossi Enti e Società;
- lungo il fronte mare, si registra la presenza di aree di proprietà del Demanio marittimo - Autorità portuale.

Estensione

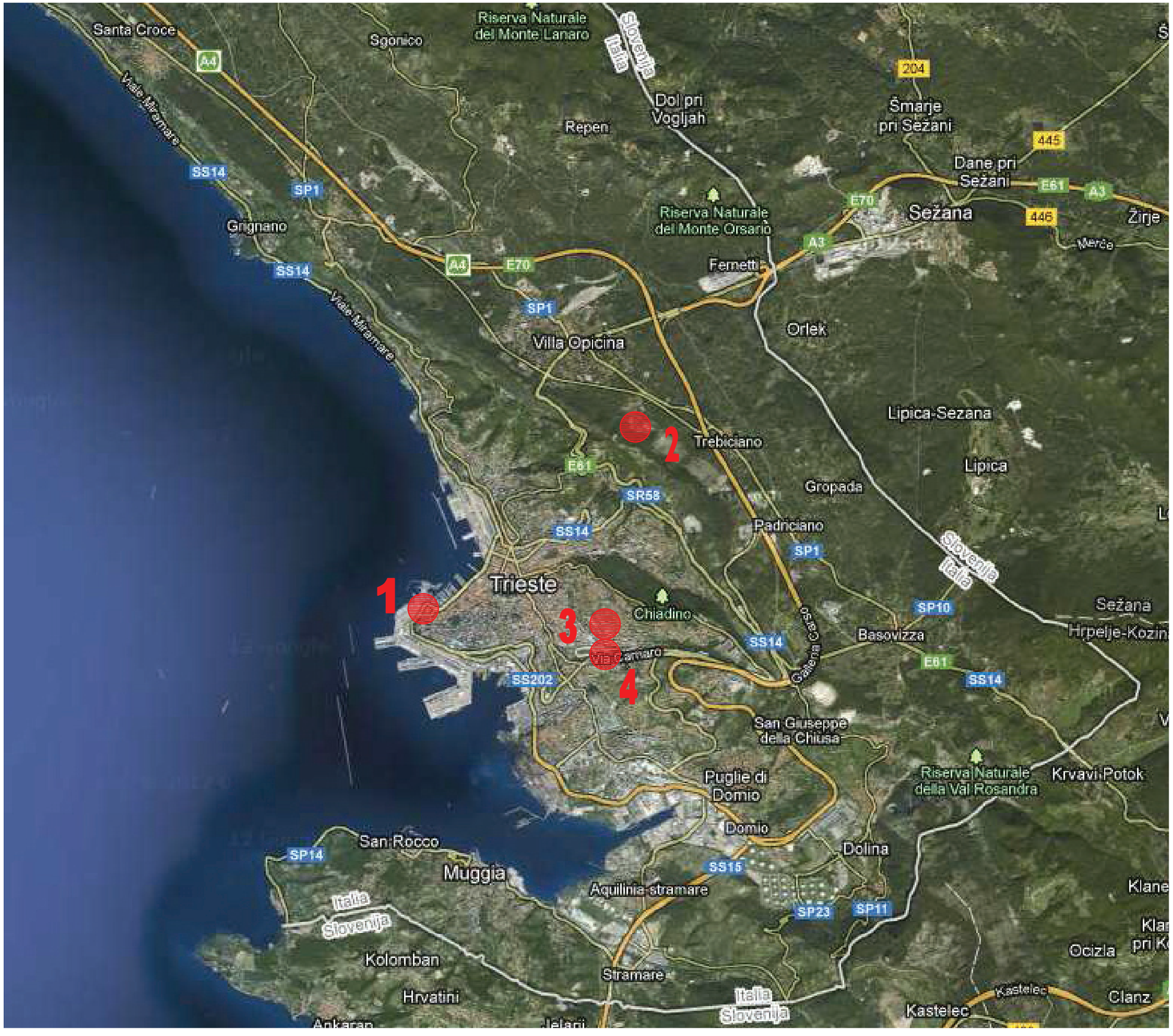
Un ulteriore approfondimento è costituito dall'estensione (in ettari) delle principali proprietà:

Comune di trieste - uso civico	1.455
Comune di trieste	504
Demanio marittimo - Aut. portuale	313
Agenzia del demanio	122
Ater - proprietà mista	113
Regione autonoma FVG	71
Cons. Area di ricerca scientif. e tec.	52
Acegas Aps	34
s.s.r. Azienda ospedaliero - universitaria	22
Provincia di trieste	14

Opportunità

La concentrazione in determinate aree di importanti proprietà immobiliari di Enti e istituzioni consente a quest'ultime di assumere il ruolo di interlocutori privilegiati dell'Amministrazione comunale.
Secondo questa strategia possono essere avviati importanti progetti di riqualificazione, improntati alla concentrazione di sforzi e risorse in ambiti chiaramente individuati. L'obiettivo è la massima valorizzazione delle potenzialità di alcune aree che, se trattata per parti, non permetterebbe di raggiungere i medesimi risultati in termini di rigernerazione e riqualificazione urbana.

2.3.5 Aree della grande trasformazione



Durante la fase di analisi e interpretazione del territorio comunale sono state identificate aree di notevoli dimensioni, che risultano essere luoghi "chiave" per la costruzione di più ampie strategie di riqualificazione della città.
La particolare ubicazione, unitamente alle caratteristiche dimensionali e morfologiche, conferiscono a tali ambiti un ruolo strategico. Si tratta di aree per lo più dismesse o in fase di dismissione, dotate di un alto potenziale di sviluppo con ricadute su tutto il territorio dal punto di vista sociale, economico e produttivo e, in alcuni casi, anche paesaggistico-ambientale.

Nel dettaglio sono state identificate le seguenti aree:
1. Campo Marzio;
2. Ex caserma "Monte Cimone" a Banne;
3. Ex caserma "Vittorio Emanuele III" in via Rossetti;
4. Ex Fiera.

Questi ambiti sono stati definiti Aree della grande trasformazione non solo per le dimensioni rilevanti che le connotano, ma soprattutto per l'*impatto significativo che la loro ristrutturazione potrà avere sull'intero contesto urbano e sulle sue modalità di funzionamento*. Tale aree interagiscono quindi con tutti i sistemi definiti dal Piano, sia pure con ruoli e pesi differenti.
Per esse risulta necessario individuare indirizzi progettuali che abbiano per obiettivo la *riqualificazione di parti importanti del territorio comunale attraverso interventi multifunzionali in grado di valorizzare le vocazioni di ciascun luogo.*

Campo Marzio

Proprietà – Dati dimensionali
Sup. Area Tot. 28.893 mq,; Sup. Coperta Tot. 12.833 mq; Volume tot. 85.302 mc.
Attualmente l'assetto delle proprietà è suddiviso tra il Comune di Trieste (Mercato ortofrutticolo all'ingrosso), il Demanio dello Stato con aree diverse (tra cui il Museo del mare), Demanio Ferroviario (piccola frazione del complesso che comprende l'attuale linea ferroviaria). Sull'area attualmente occupata dal Museo del Mare è in corso un'ipotesi d'intesa con il Demanio dello Stato, che prevede l'acquisizione dell'intera proprietà di aree e fabbricati esistenti da parte del Comune.

PRGC vigente
Zonizzazione
Il PRGC vigente prevede che l'area formi oggetto di uno strumento attuativo unitario con le seguenti zonizzazioni:
- aree del Mercato ortofrutticolo a destinazione B1 prevalentemente residenziale;
- area del Museo del Mare in zona O2 "zone miste per attrezzature museali, commercio e attrezzature ricettive";
- Demanio ferroviario in zona U2a "parco di quartiere".

Viabilità
Il PRGC vigente prevede la realizzazione di:
- una galleria sotterranea lungo le Rive che termini in corrispondenza di quest'area.

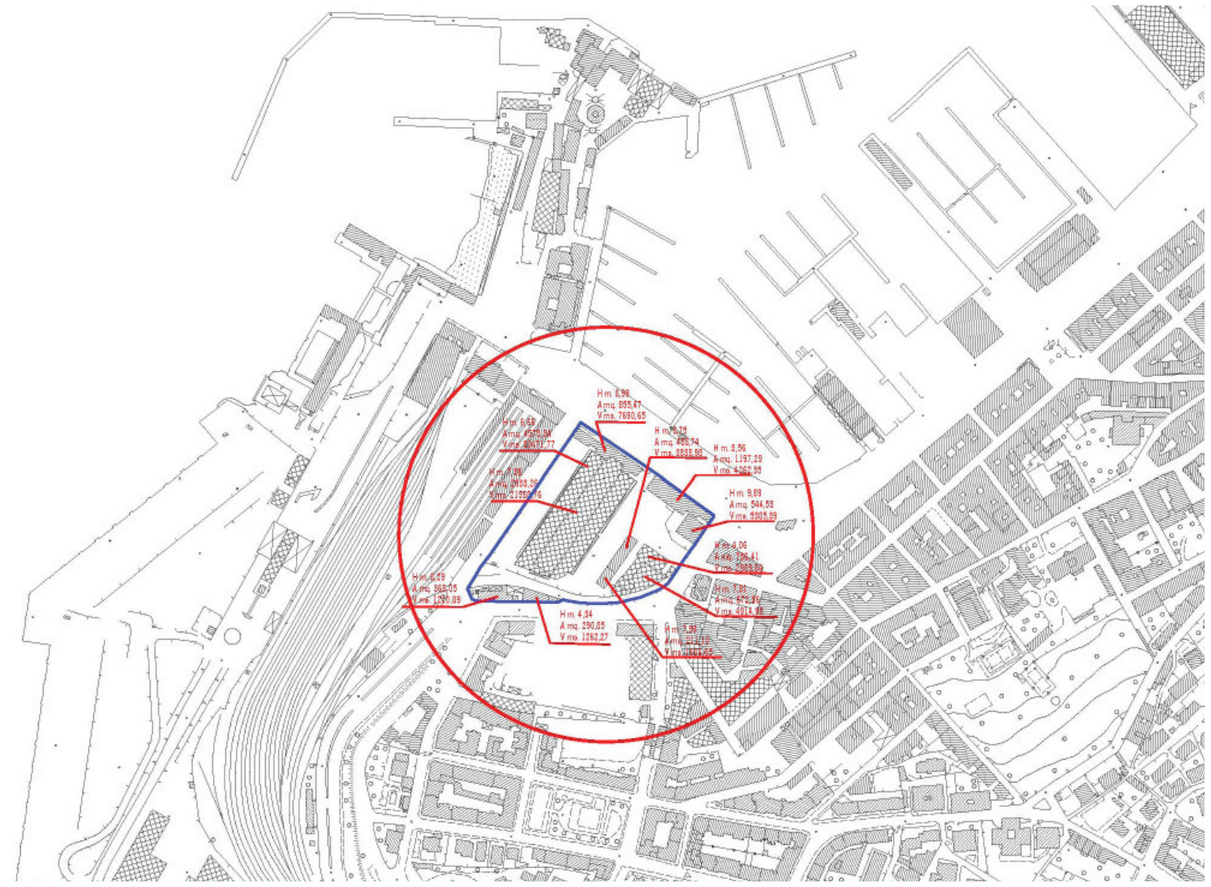
Servizi
- Museo del Mare e servizi museali (10.570 mq);
- verde attrezzato (2.744 mq).

Vincoli
La facciata a nord-est che costituisce il waterfront è interessata dal vincolo paesaggistico, mentre il complesso del museo civico del mare è interessato dal vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004.

Reti tecnologiche
La situazione aggiornata delle reti dimostra che l'area risulta ben servita, ma ogni intervento di ampliamento o modifica dell'esistente richiede una attenta analisi delle ricadute sulle reti esistenti.

Evoluzione storica
Nella prima metà del '700 sull'area è stato realizzato il Lazzaretto marittimo San Carlo, su un fondo precedentemente occupato dalle saline dismesse. Originariamente il complesso aveva forma di pentagono e comprendeva magazzini, case per i passeggeri, alloggi per ufficiali e una cappella dedicata a San Carlo Borromeo. Quale testimonianza della struttura originaria è rimasto solo l'edificio a corpo centrale soprelevato coronato a timpano oggi destinato a Museo del Mare (restaurato nel 1969 dall'ing. Sforzina). Il Mercato ortofrutticolo è sorto negli anni '50 del secolo scorso.

Sistema economico-produttivo
La ricognizione delle attività economio-produttive evidenzia che l'area è strettamente connessa al sistema del centro storico e alle Rive, dove è localizzata la maggior parte delle attività commerciali e dei pubblici esercizi del tessuto urbano.





Situazione attuale
Il sito si affaccia sul waterfront cittadino ed è delimitato dagli assi stradali individuati da via Ottaviano Augusto via Giulio Cesare, via di Campo Marzio. Nell'area trovano sede il Mercato ortofrutticolo e il Museo Civico del Mare.
Area sottoutilizzata, con necessità di rifunzionalizzazione, è collocata in una zona strategica a sud delle Rive cittadine. La zona di Campo Marzio risulta essere, assieme a piazza Libertà, il naturale punto di arrivo dei collegamenti terrestri e marittimi (stazioni storiche e porto) e uno dei principali accessi viari alla città da sud, tramite la Grande Viabilità Triestina.

Piani, programmi e progetti
- PPCS 2006 - PSU Campo Marzio;
- Il Parco del Mare di Trieste, concorso marzo 2006;
- Scheda n. 2 - estratto elab. Q1 - Var. n.. 118 /2009;
- Verde di Giunta adottato in data 30.10.2012 "Invarianti e Linee di Indirizzo per l'area di Campo Marzio", relativo alla specifica richiesta, per i futuri interventi, di valutazioni in merito a:

1. fattibilità economico-finanziaria e progettuale dell'intervento di riqualificazione, completo dei carichi urbanistici indotti e in coerenza con il contesto urbano;
2. definizione di soluzioni localizzative, progettuali e realizzative per il trasferimento del Mercato ortofrutticolo all'ingrosso senza oneri per il Comune, nell'ipotesi in cui le proposte di riqualificazione ne prevedano il suo spostamento;
3. entità, modalità e tempistica per garantire al Comune la valorizzazione patrimoniale delle aree di sua proprietà incluse nell'ambito;
4. definizione delle caratteristiche architettoniche più significative;
5. cronoprogramma per la realizzazione del progetto anche per lotti funzionali e moduli autosufficienti;
6. prospettazione degli elementi di valorizzazione culturali e degli aspetti di attrattività turistica dell'ambito.

Potenzialità/Obiettivi
L'Ambito urbano necessita di un complessivo miglioramento della fruibilità, al fine di sviluppare attività economiche e sociali, potenziando le funzioni culturali, le attività commerciali, alberghiere e turistiche, allo scopo di rilanciare la zona perseguendo la stretta connessione spazio-funzionale con il centro storico.
Nel progetto di riqualificazione complessiva dell'area risulta necessario prendere in considerazione anche i limitrofi interventi in atto riguardanti:
- *Cantiere Campo Marzio ex Fiat*

L'intervento di ca. 79.000 mc prevede superfici commerciali, residenza (135 alloggi), parcheggi (800 pa);
- *Ristrutturazione ex Meccanografico per fini espositivi e museali*

Il progetto di ristrutturazione a fini espositivi e museali prevede un ampliamento di ca. 1.600 mc, per complessivi 15.300 mc di volume di progetto.
- Inoltre va considerato l'inserimento della *Stazione di Campo Marzio nel Programma della Metropolitana Transfrontaliera ADRIA-A.*

Ex caserma "Monte Cimone" a Banne

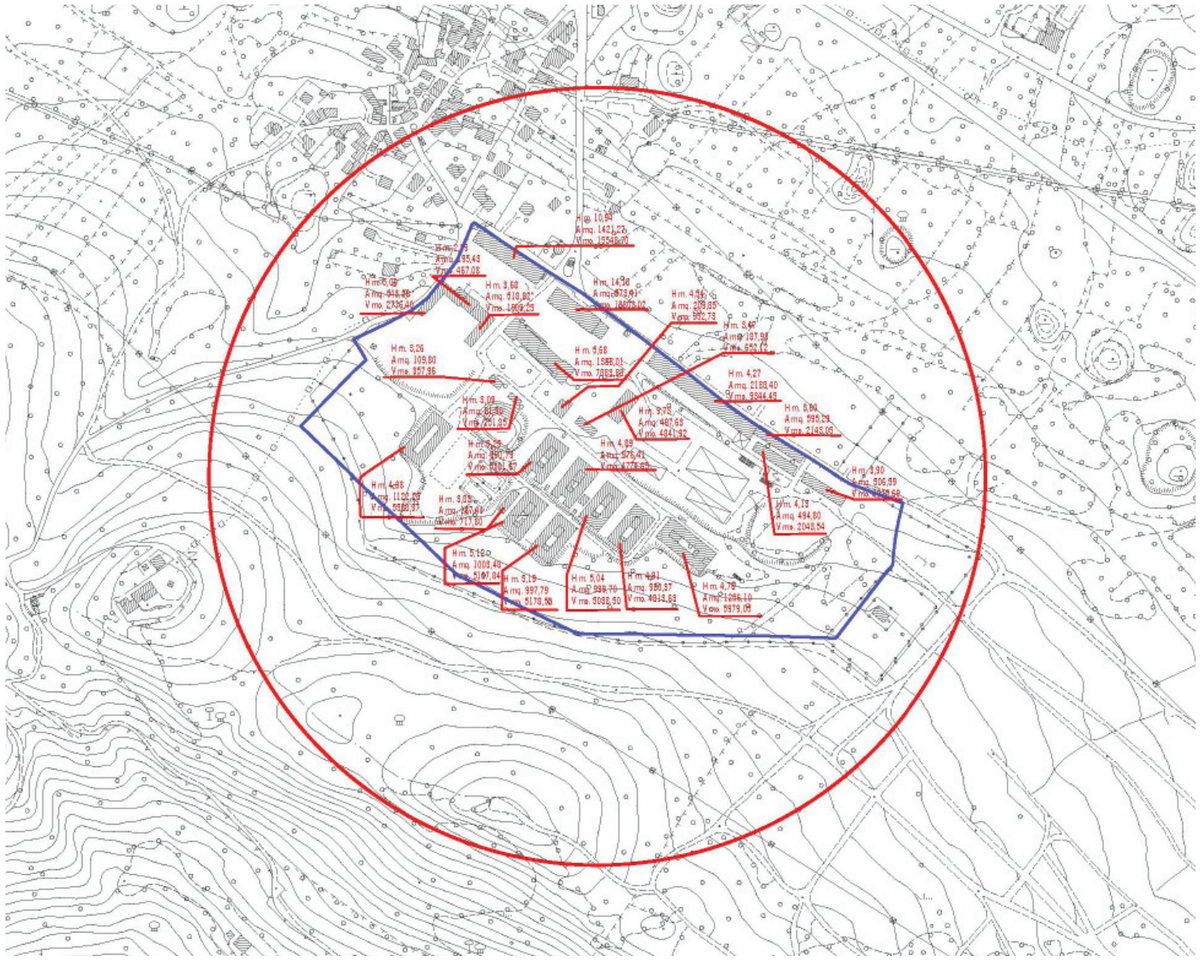
Proprietà – Dati dimensionali
L'area risulta di proprietà del Demanio dello Stato, con una superficie di 168.380 mq, ricadente parzialmente nel CC di Banne e nel CC di Trebiciano. Di essa 150.000 mq ca. ricadono – in base alle previsioni della Variante n. 66 in zona U1"zone per servizi ed attrezzature pubbliche".

PRGC vigente
Zonizzazione
Nel PRGC vigente l'area ricade per la maggior parte in zona U1 "zone per servizi ed attrezzature pubbliche"; gli interventi di ampliamento e nuova realizzazione si attuano previa predisposizone di uno Studio Preliminare e Planivolumetrico. La restante parte ricade in zona U2b "zone di parco urbano", in zona E3 "zone agricole forestali ricadenti in ambiti silvo zootecnici" e all'interno del perimetro del Parco del Carso.
Viabilità
Il PRGC vigente prevede: un nuovo svincolo tra la Strada Provinciale n. 1 e la Strada Provinciale n. 35 "camionale".
Servizi
Il PRGC vigente prevede:
- U1, Verde, sport, centro sociale, cultura; Sup. Tot 150.050 mq.
Vincoli
L'intero comprensorio è stato sottoposto a vincolo di interesse culturale in base alle disposizioni del DLgs 42/2004 ed, inoltre, è interessato da vincolo idrogeologico.

Reti tecnologiche
La situazione aggiornata delle reti dimostra che, pur essendo allacciato ai servizi a rete, il comprensorio unitamente alle aree contermini presenta una carenza di copertura. Il recupero di un complesso di tale entità richiede, necessariamente, la progettazione e la realizzazione della distribuzione e relativi allacciamenti delle reti (urbanizzazione primaria).

Evoluzione storica
La Tenuta dei coniugi Bidischini-Burgstaller, il cui primo insediamento risale al XVIII secolo, originariamente si estendeva dal monte Belvedere a tutta la zona a nord, fra la cresta e la località di Banne. Alla morte di entrambi i coniugi, con il sopraggiungere della Grande Guerra, l'intera area fu affidata al Governo austroungarico che la adibì a caserma. La stessa destinazione fu mantenuta dalle autorità italiane, che edificarono nuove strutture con il conseguente insediamento di un vasto contingente di truppe che determinò, per il vicino abitato di Banne, un notevole sviluppo economico. Trascorso il periodo del Governo Militare Alleato, con il ritorno nel comprensorio delle unità dell'Esercito Italiano, l'ex Tenuta Burgstaller è da ultimo divenuta sede della Caserma Monte Cimone, dismessa negli anni '90 del secolo scorso.

Sistema economico-produttivo
La ricognizione delle attività economico-produttive evidenzia una totale assenza di attività commerciali di artigianato e di pubblici esercizi nelle zone limitrofe.





Situazione attuale
L'area corrisponde alla ex Tenuta Bidischini-Burgstaller divenuta, successivamente, sede della caserma Monte Cimone di Banne, dismessa negli anni '90 del secolo scorso e, da allora, in completo stato di abbandono. Il comprensorio ha subito notevoli modifiche e parziali demolizioni avvenute durante il periodo di utilizzo da parte dell'esercito. Allo stato attuale, più della metà dell'area è occupata da superfici a verde. Tali superfici presentano un'alternanza della tipica landa carsica con il bosco a pino nero caratteristico della zona. In particolare, tutta la porzione sud-occidentale del comprensorio, in direzione del Monte Belvedere, è immersa nel bosco, mentre la maggior parte delle costruzioni è collocata nella parte nord-orientale, in prossimità dell'entrata principale e parallelamente alla strada vecchia per Opicina, la cosiddetta "camionale".

Piani, programmi e progetti
- Concorso di progettazione per l'area dell'ex Tenuta Burgstaller già sede della caserma Monte Cimone di Banne, BUR n. 24 del 13.06.2001;
- Variante al PRGC vigente e Studio Prelim. e Planivolumetrico per la trasformazione dell'ex caserma Monte Cimone di Banne nel nuovo "Centro Polivalente del Carso", 2001
- Scheda n. 4 - estratto elab. Q1 - Variante n. 118 /2009.

Potenzialità/Obiettivi
- Le dimensioni e la qualità dell'intero comprensorio (sia in termini di patrimonio edilizio che di qualità paesaggistico-ambientale) devono orientare scelte compatibili con la conservazione e la valorizzazione del patrimonio esistente, che garantiscano la fruizione pubblica e fungano da attrattore per enti e soggetti con capacità di operare a grande scala.
- Le dimensioni dell'area sono tali che le scelte di trasformazione devono essere commisurate alla reale consistenza degli interventi, tenendo conto dello stato di abbandono degli immobili e della progressiva ri-naturalizzazione del sito.
- La riattivazione del comprensorio impone la necessità di ridefinire la viabilità di accesso, in maniera tale da adeguarla alle dimensioni dell'intervento previsto, allo scopo di supportare l'afflusso veicolare.
- L'area potrebbe gravitare sul tracciato denominato "Trieste Knowledge&Innovation Road" (cfr. Contributi ai tavoli tematici della fase di ascolto contestuale alla redazione del nuovo PRGC), lungo la quale sono collocati istituti di formazione superiore, centri di ricerca pubblici e aziende a elevato contenuto di innovazione. Tale collocazione rende il comprensorio potenzialmente "appetibile" per una riqualificazione con destinazioni coerenti a quelle di Parco Scientifico Tecnologico e all'insediamento di realtà distrettuali ed integrate, comprendenti funzioni fruibili anche dalla comunità locale (settore scientifico, tecnologico, alimentare, agricolo, ecc.).

Ex caserma "Vittorio Emanuele III" in via Rossetti

Proprietà – Dati dimensionali
Sup. Area Tot. 92.680 mq; Sup. Coperta Tot. 16.000 mq ca.; Volume tot. 206.000 mc ca.
L'area risulta di proprietà del Demanio dello Stato. Nell'ottobre 2011 la Regione Autonoma FVG ha richiesto ufficialmente allo Stato la cessione del comprensorio.

PRGC vigente
Zonizzazione
Nel PRGC vigente l'area ricade in:
- zona U1"zone per servizi ed attrezzature pubbliche, gli interventi di ampliamento e nuova realizzazione si attuano previa predisposizone di uno Studio Preliminare e Planivolumetrico.

Viabilità
Il PRGC vigente prevede:
- l'allargamento stradale lungo via Revoltella, in corrispondenza dell'uscita/entrata della galleria di progetto;
- la realizzazione di un parcheggio lungo via Rossetti.

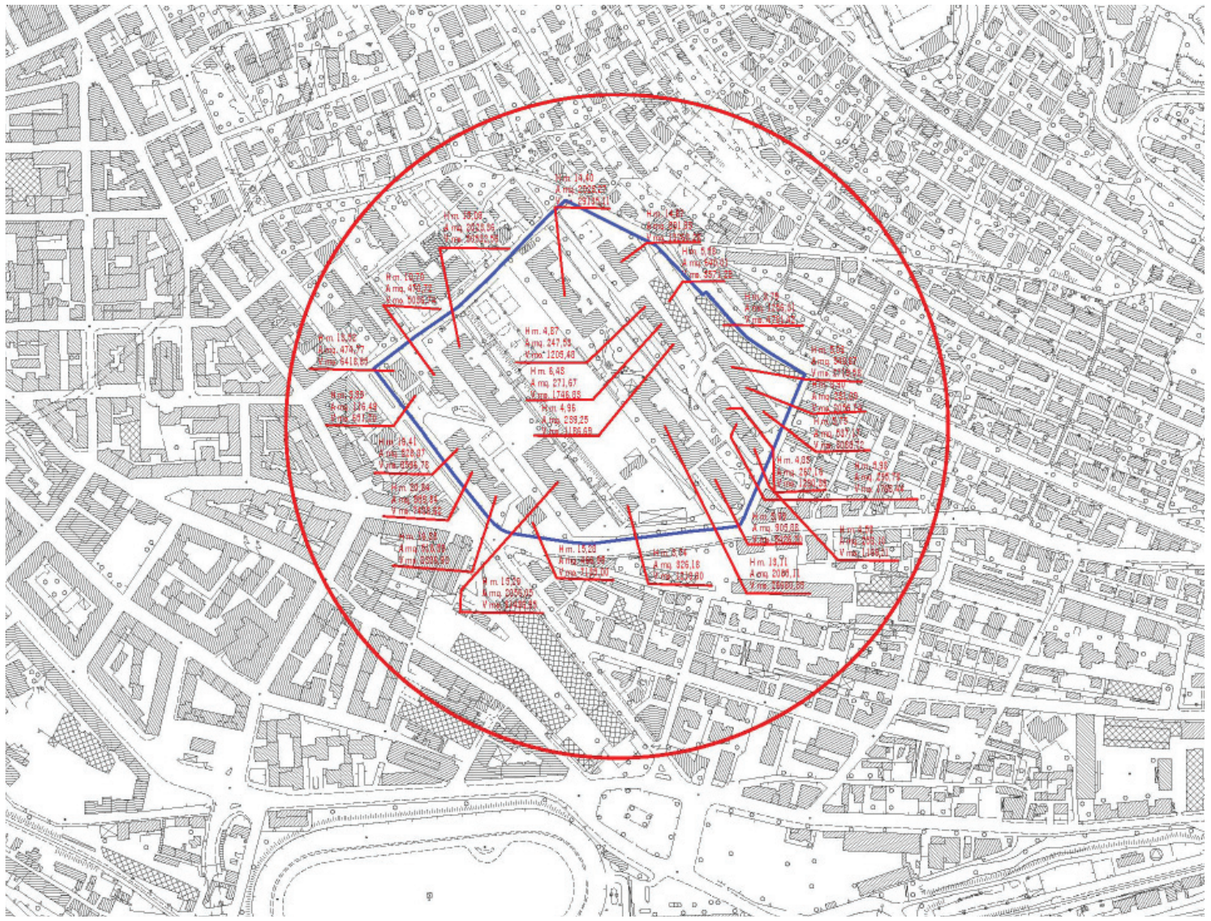
Servizi
Il PRGC vigente prevede:
- U1, Attrezzature socio-sanitarie, Sup.Tot 89.335 mq.

Vincoli
L'intero comprensorio è stato sottoposto a vincolo di interesse culturale in base alle disposizioni del DLgs 42/2004; il Decreto di vincolo si estende alle pertinenze degli edifici: parco giardino, terrazzamenti e viabilità interna.

Reti tecnologiche
La situazione aggiornata delle reti dimostra che l'area risulta ben servita. Il recupero di un comprensorio di queste dimensioni richiede tuttavia, da parte degli enti gestori, un'adeguata analisi finalizzata a valutare i carichi sulle reti esistenti.

Evoluzione storica
Il comprensorio vede la sua realizzazione su una grande proprietà originariamente denominata "Campagna Wildi" a partire dal 1902, per trovare completa realizzazione solo nel 1925. Attualmente l'intera caserma risulta dismessa.

Sistema economico-produttivo
La ricognizione delle attività economio-produttive evidenzia il concentrarsi, a valle di via Rossetti (zona ovest, sud-ovest) delle maggiori attività del sistema economico, quali: attività commerciali, pubblici esercizi e attività artigianali.





Situazione attuale
La ex caserma Vittorio Emanuele III, già sede del battaglione S. Giusto, dismessa nel 2008, è costituita da un insieme di palazzine oggi immerse nel verde, localizzate a poca distanza dal centro città.
Il comprensorio è ubicato in un ambito urbano sorto come prima periferia, che attualmente può considerarsi una zona centrale, sia pure caratterizzata da una generale carenza di strutture e servizi pubblici.

Piani, programmi e progetti
- Protocollo d'intesa tra Comune e Provincia per rilevare il complesso della ex caserma e trasformarlo in Polo scolastico, 17.03.2008;
- Manifestazione di interesse da parte dell'Ater per utilizzare parte del comprensorio per la realizzazione di un intervento di edilizia residenziale pubblica, aprile 2008;
- Piano Città per il riutilizzo delle aree dismesse nell'ambito di via Rossetti-via Cumano, 2012; il progetto, finanziato da fondi ministeriali, specificamente riguarda le ex caserme Beleno e Duca delle Puglie, inquadrate in una visione più ampia di rigenerazione dell'intero ambito urbano. Nello specifico, gli interventi finanziati dal Piano città vanno a completare quelli già destinati: al recupero del comprensorio dell'ex caserma Beleno per ricollocare la sede centrale del corpo di Polizia Municipale e l'Archivio generale comunale; al recupero della ex caserma Duca delle Puglie per la realizzazione del Museo della guerra per la pace Diego De Henriquez.

Potenzialità/Obiettivi
- Deve essere puntualmente verificata l'accessibilità all'area, viste l'entità della stessa, la sua ubicazione e le potenzialità di sviluppo.
- La qualità degli edifici, la loro dimensione e tipologia, unitamente al vincolo, impongono scelte, da un lato, con la conservazione e la valorizzazione del patrimonio esistente, dall'altro, con la fruizione pubblica del comprensorio.
- Si segnala la contiguità con le strutture scolastiche esistenti di interesse provinciale.
- L'area dell'ex caserma è inoltre contigua al comprensorio della ex Fiera. Questo rappresenta un'occasione per la messa a sistema delle due aree e, quindi, per avviare un ripensamento dell'intero settore urbano, in termini sia di accessibilità, sia di recupero di funzioni e localizzazione di servizi a scala urbana/della città capoluogo (campus universitario, polo scolastico, padiglioni espositivi, distretti tecnologici, parco scientifico, spazi ricettivi, ecc.).

Ex Fiera

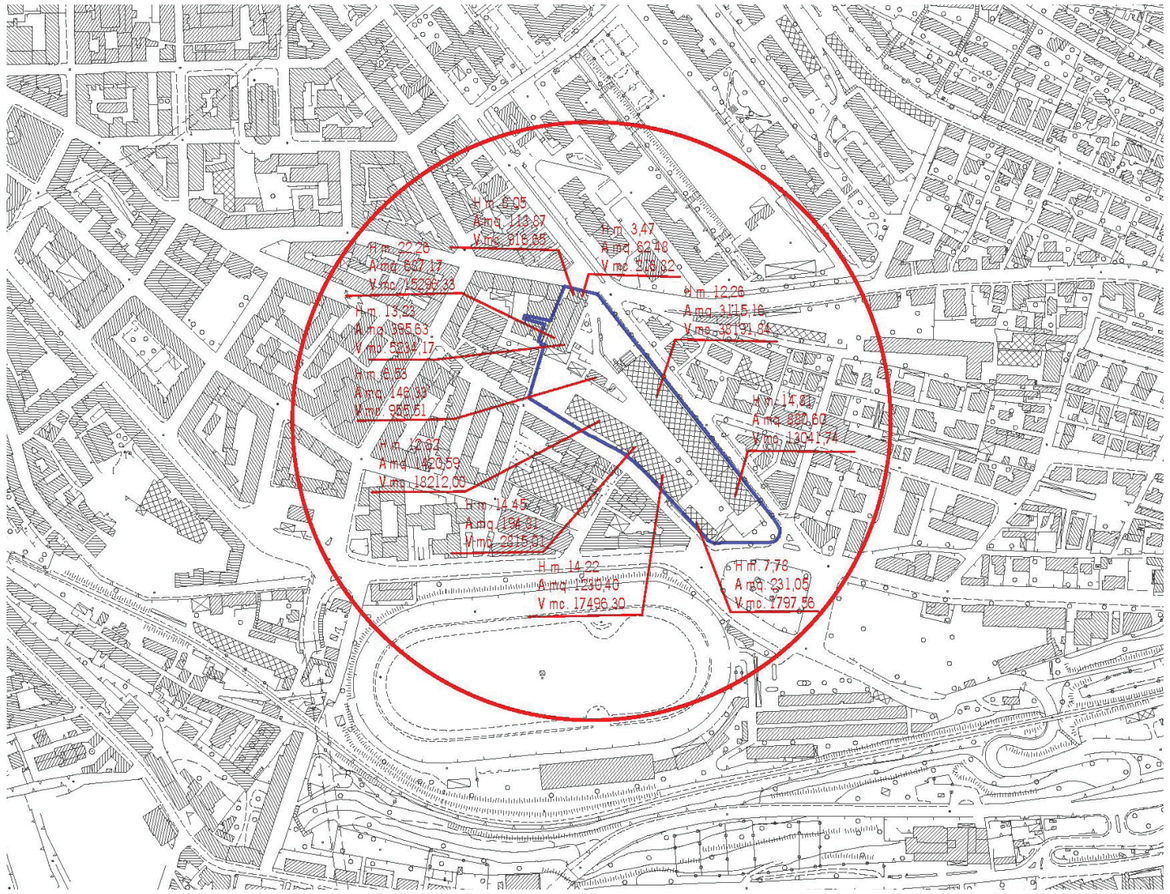
Proprietà – Dati dimensionali
Sup. Area Tot. 22.560 mq; Sup. Coperta Tot. 8.478 mq; Volume tot. 114.173 mc ca. Da questi dati vanno stralciati quelli relativi al Palazzo delle Nazioni (Tot. 2.972 mq; Sup. Coperta Tot. 1.259 mq; Volume Tot. 21.664 mc.) L'area risulta parzialmente di proprietà comunale e parzialmente di proprietà dell'Ente Fiera Spa (con numerosi Enti e Soggetti privati, tra cui la Provincia di Trieste e CCIA). Contiguo agli immobili un tempo occupati dalla Fiera è il Palazzo delle Nazioni e il suo lotto di pertinenza, di proprietà della società Palazzo Nazioni srl.

***PRGC vigente* (per tutta l'area, compreso il Palazzo delel Nazioni)**
Zonizzazione
Nel PRGC vigente l'area ricade in:
- zona U1 "zone per servizi ed attrezzature pubbliche, gli interventi di ampliamento e nuova realizzazione si attuano previa predisposizione di uno Studio Preliminare e Planivolumetrico.
Viabilità
Il PRGC vigente prevede:
- la rettifica stradale stradale lungo le vie Rossetti e Settefontane;
- la **riconfigurazione** dell'antistante piazzale De Gasperi.
Servizi
Il PRGC vigente prevede:
- U1 Comprensorio fieristic, Sup.Tot 22.560 mq.
Vincoli
L'intero comprensorio è privo di vincoli.

Reti tecnologiche
La situazione aggiornata delle reti dimostra che l'area risulta ben servita, ma l'eventuale potenziamento del comprensorio o il suo cambiamento d'uso richiede, da parte degli enti/soggetti attuatori, una adeguata analisi finalizzata a valutare i carichi sulle reti esistenti.

Evoluzione storica
Il comprensorio fieristico risulta essere tra i più antichi d'Italia. È stato costituito nel 1948, in rapporto alla volontà di ricostruire le potenzialità economiche di una città ancora contesa dopo il conflitto mondiale, ubicata in posizione geografica strategica dal punto di vista sia politico, sia economico.

Sistema economico-produttivo
La ricognizione delle attività economico-produttive evidenzia come, a valle di via Rossetti (zona ovest) si concentrino le maggiori attività del sistema economico, quali: attività commerciali, pubblici esercizi e attività artigianali.





Situazione attuale
La ex Fiera sorge in un ambito urbano sorto come prima periferia, che attualmente può considerarsi una zona centrale, sia pure caratterizzata da una generale carenza di strutture e servizi pubblici.
Il polo espositivo si articola in 10 padiglioni, un centro congressi di 3.500 mq per 260 posti, la Sala Europa di recente ristrutturata con una capienza di 1.000 persone. La superficie espositiva coperta è di 11.000 mq e la superficie espositiva scoperta è di 3.500 mq. La zona è accessibile da via Rossetti e da viale Ippodromo; assi che consentono il collegamento con il centro città e le direttrice extraurbane. La zona risulta ben servita dal trasporto pubblico locale.

Piani, programmi e progetti
- Proposta di Planivolumetrico per la realizzazione di un'autorimessa seminterrata multipiano all'angolo tra le vie Settefontane e Pordenone, all'interno del comprensorio fieristico e accessibile da via Settefontane (205 pa), 2006;
- Piano Città per il riutilizzo delle aree dismesse nell'ambito di via Rossetti-via Cumano, 2012; il progetto, finanziato da fondi ministeriali, specificamente riguarda le ex caserme Beleno e Duca delle Puglie, inquadrate in una visione più ampia di rigenerazione dell'intero ambito urbano. Nello specifico, gli interventi finanziati dal Piano città vanno a completare quelli già destinati: al recupero del comprensorio dell'ex caserma Beleno per ricollocare la sede centrale del corpo di Polizia Municipale e l'Archivio generale comunale; al recupero della ex caserma Duca delle Puglie per la realizzazione del Museo della guerra per la pace Diego De Henriquez.

Potenzialità/Obiettivi
- il progetto di ristrutturazione dell'area, vista la posizione strategica, può connettersi alla riorganizzazione dello spazio antistante (piazzale De Gasperi); spazio che necessita di una complessiva rivisitazione sia per migliorarne la fruizione pubblica, sia per valorizzarne il ruolo di "cerniera" di collegamento con il comprensorio stesso.
- Per la contiguità all'ex caserma Vittorio Emanule III, il comprensorio dell'ex Fiera deve essere inquadrato in una riflessione progettuale che metta a sistema entrambi gli ambiti, fornendo un'occasione per ripensare l'intera zona in termini di accessibilità e reperimento di parcheggi, sia di localizzazione di funzioni di scala urbana/della città capoluogo (servizi, spazi ricettivi e commerciali, ecc.).
Nel progetto di riqualificazione complessiva dell'area occorre prendere in considerazione anche limitrofe proposte di intervento:
- ipotesi di ristrutturazione del Palazzo delle Nazioni, con destinazione parziale a commercio, uffici e direzionale;
- ipotesi di intervento di riqualificazione e ristrutturazione del comprensorio ex fabbriche Sadock, articolato nella realizzazione di spazi destinati a edilizia sociale, commercio e parcheggi.

2.3.6 Temi e luoghi di progetto

I temi di progetto attinenti al recupero, riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'esistente si sviluppano in due direzioni:
- *il ragionamento sull'assetto fisico e sulle possibilità di trasformazione delle diverse parti di città;*
- *la riqualificazione dei servizi e delle centralità di riferimento di quartieri e rioni.*

Il Piano è chiamato a tradurre questi temi in un insieme di azioni che concorrano ad affrontare la manutenzione della città esistente in maniera sistematica e concreta.
In tale prospettiva, a partire da diversi tipi di lettura degli spazi urbani (costruiti e aperti) e dal riconoscimento di differenti parti di città/principi insediativi, devono essere messe a punto *specifiche strategie d'intervento*.
Tali strategie riguardano:
- l'individuazione di differenti livelli di articolazione del sistema dei servizi della città (alla grande scala, della città capoluogo; alla scala urbana, della città dei residenti e dei visitatori; alla scala dei quartieri);
- il miglioramento dell'efficienza e dell'accessibilità dei servizi della città e del territorio in rapporto al loro ruolo;
- il recupero di grandi aree e contenitori dismessi, quali componenti startegiche di un nuovo disegno per la città e il territorio.

Centri civici, accessibilità e spazi aperti pubblici (schizzo)



***La città policentrica e i luoghi del* welfare**
Trieste è una città dove il *welfare pubblico ha una tradizione ormai antica*. Il welfare offerto copre i settori dell'edilizia pubblica (la città pubblica), dell'istruzione, dell'intrattenimento culturale, della promozione/protezione sociale e santitaria (dagli ospedali ai servizi territorializzati), del tempo libero, con particolare riguardo alle attrezzature balneari e a una ricca dotazione di aree verdi (in prevalenza boschi) sul Carso ma anche in città. Dalle verifiche fatte e dalle carte che rappresentano la distribuzione delle attrezzature, *Trieste emerge come una città ricca di servizi*. Altrettanto chiara appare però una condizione di dispersione, a volte di separazione, tra usi, funzioni e spazi che dovrebbero stare vicini. Più che l'aumento quantitativo dello standard di servizi pubblici, i temi principali di progetto riguardano quindi la messa a sistema e la riqualificazione degli spazi esistenti, la costituzione e il riconoscimento di veri e propri centri per quartieri, borghi e rioni. Nel lungo processo di strutturazione e ristrutturazione delle centralità urbane, molti luoghi sembrano essersi costruiti secondo logiche a sé, in modo autonomo dagli altri e dal contesto urbano più ampio, in tempi più o meno rapidi, a seguito di pratiche sociali che tendevano a mettere insieme abitudini consolidate e "tradizionali" con pratiche innovative sorte in risposta a nuove esigenze. I luoghi della socialità, del commercio, del tempo libero sono quelli in cui questi processi meglio si rappresentano. Il risultato è *un insieme di "luoghi centrali" non sempre efficiente, di frequente riconoscibile con difficoltà quale elemento qualificante lo spazio urbano alla scala urbana e/o di quartiere*.
Il nuovo Piano intende cogliere l'opportunità (e la richiesta più volte avanzata, nella fase di ascolto, da molti soggetti) di *costruire un progetto di lungo periodo, che ri-articoli l'intero sistema delle attrezzature, dei servizi, degli spazi pubblici e di uso collettivo e che concorra a riqualificare gli spazi dell'abitare, con particolare riguardo ai rioni e ai quartieri più periferici*. Questo anche al fine di offrire una prospettiva ai diversi attori coinvolti, fondata sulla possibilità di sviluppare nuove attività legate all'imprenditoria sociale, ai settori del commercio, dello spettacolo e della cultura, dello sport e del tempo libero.
In tal senso, le operazioni che il Piano mette in campo rappresentano un primo passo verso un progetto più ampio di riorganizzazione delle attrezzature esistenti, in funzione della *creazione di un vero e proprio "distretto dei servizi", connotante la città capoluogo e il suo ruolo alla scala dell'area vasta*.

1. Strategie alla grande scala
Una parte importante del futuro di Trieste è legata alla capacità di mantenere e rafforzare un ruolo centrale, di città capoluogo, entro un contesto territoriale di riferimento sempre più vasto. Negli anni recenti, principalmente *in rapporto a grandi interventi infrastrutturali* (completamento della Grande Viabilità Triestina), *si è andato formando un sistema di centralità,* costituito da importanti attrezzature sanitarie e per la ricerca, nonché dal rafforzamento di alcuni assi commerciali e luoghi del tempo libero.
Per questo livello, gli obiettivi del Piano devono tradursi in strategie atte a migliorare l'accessibilità a servizi e attrezzature esistenti, anche attraverso la creazione di un'adeguata dotazione di spazi di parcheggio.

2. Strategie alla scala urbana
Dalle letture sviluppate è possibile riconoscere *un sistema di assi baricentrico alla città* – composto dalle vie Carducci, D'Annunzio, dell'ippodromo, dell'Istria, Flavia – attorno a cui si organizzano i principali servizi alla scala urbana. Questo sistema presenta diversi problemi, in parte relativi al traffico e alla sosta. Alcuni sono stati trattati dal Piano Generale del Traffico approvato nel 2013, altri vengono affrontati all'interno del nuovo Piano. Si tratta di assi viari che attualmente sostengono il funzionamento dell'intera città dei servizi. Proprio per questo potrebbero vedere rafforzato il ruolo di *elemento strutturante di un centro capoluogo che fa del sistema dei servizi il proprio brand più imporante*, nell'intento di

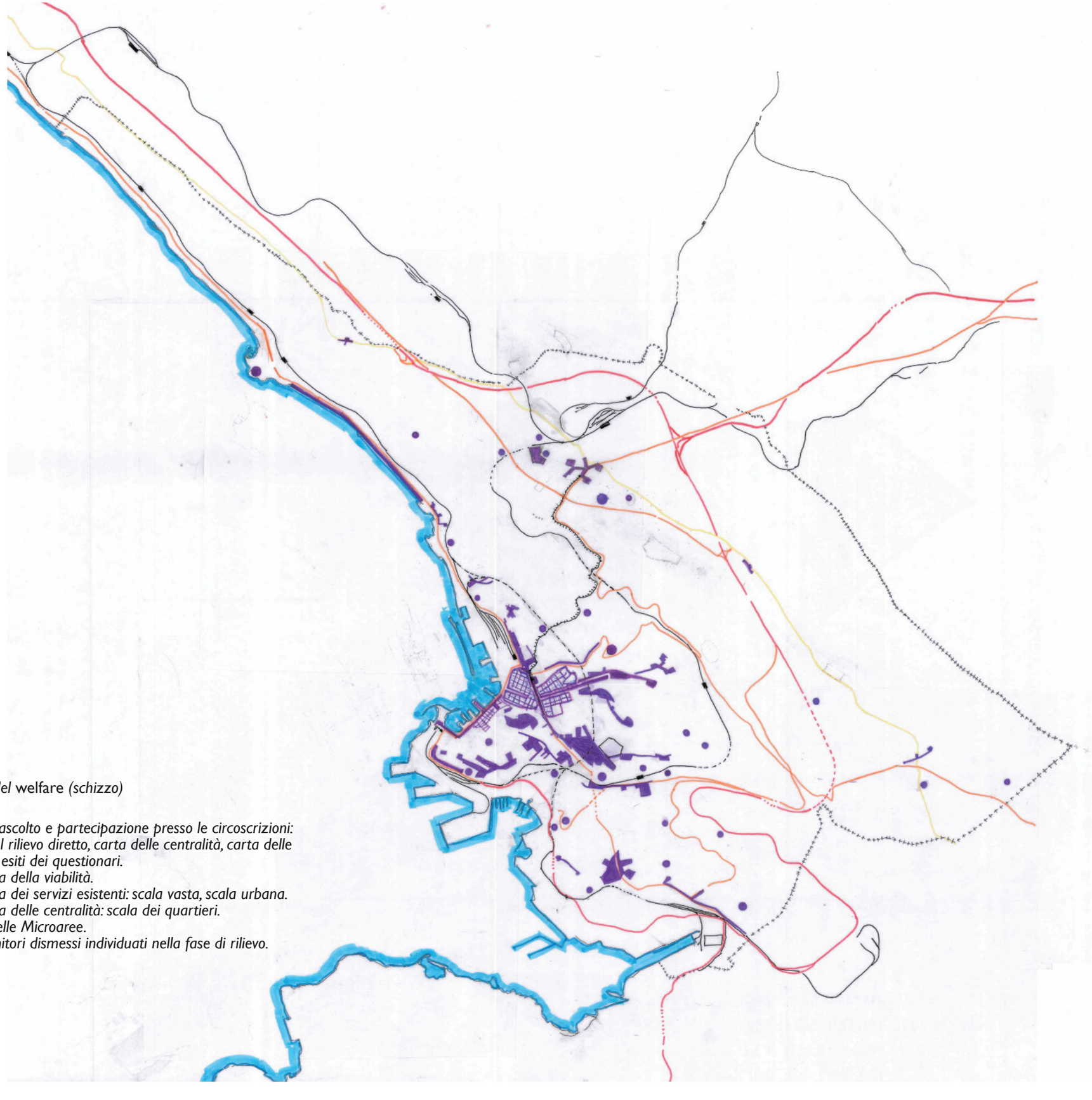


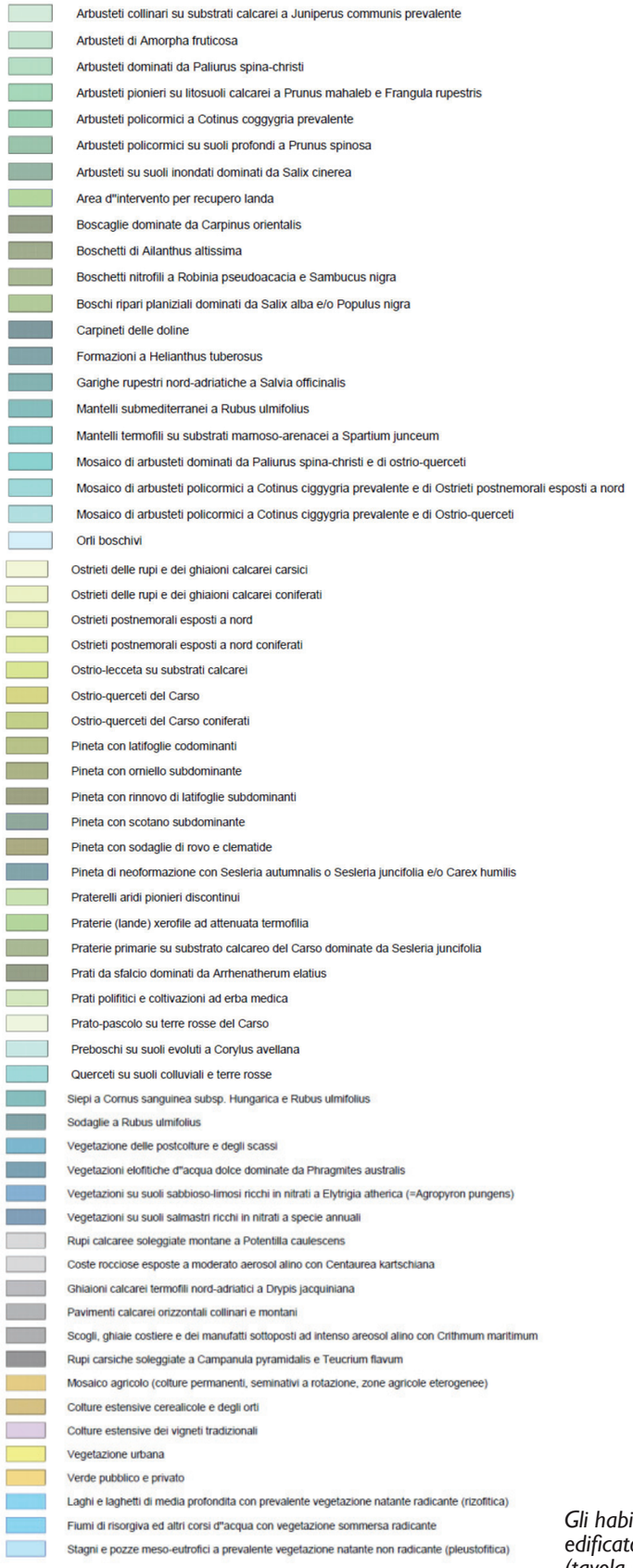
Tavola del welfare *(schizzo)*

Fonti
- Rilievi, ascolto e partecipazione presso le circoscrizioni: carte del rilievo diretto, carta delle centralità, carta delle identità, esiti dei questionari.
- Sistema della viabilità.
- Sistema dei servizi esistenti: scala vasta, scala urbana.
- Sistema delle centralità: scala dei quartieri.
- Sedi delle Microaree.
- Contenitori dismessi individuati nella fase di rilievo.

accogliere un pubblico sempre più vasto di vistatori. Migliorare il funzionamento di questi assi e implementare i collegamenti tra le parti di città che essi attraversano, le Rive e il sistema insediativo e paesaggistico-ambientale del Ciglione e del Carso sono tra i principali obiettivi del Piano.

3. Strategie alla scala dei quartieri
Trieste è una città di borghi e rioni, di luoghi e attrezzature anche di piccola scala, cui però si attribuisce un ruolo centrale e attorno ai quali la città può ritrovare coesione. Scuole, asili, giardini e parchi, chiese, ricreatori, sedi di Circoscrizione e di Microarea, campi sportivi non solo formano una parte importante delle aree a standard, ma possono vedere rafforzato il ruolo di *"centri civici" per borghi e rioni*.
Nel centro civico gli abitanti del quartiere non trovano solo i servizi (che peraltro si richiedono sempre più numerosi e completi), ma riconoscono anche una propria identità, che rafforza il senso di appartenenza ai luoghi. Le aree a standard, insieme alle attività del piccolo commercio, sono i principali materiali con cui costruire tali centri. Centri sul cui rafforzamento e riconoscibilità si fonda la possibilità di radicare *l'immagine di Trieste come città policentrica*.
Il Piano affronta questi temi individuando, a partire da servizi e attrezzature esistenti, veri e propri *Centri di Quartiere*. L'obiettivo è sia mettere a sistema le dotazioni già presenti, sia arricchire la gamma di servizi e spazi disponibili. Ulteriore obiettivo attiene al miglioramento dell'accessibilità ai Centri, lavorando sul rafforzamento di legami e connessioni con il contesto (rete di percorsi e spazi pubblici).

Il riutilizzo di grandi ambiti dismessi
Coerentemente all'obiettivo di optare per il riuso e la riqualificazione dell'esistente (e non per interventi che comportino ulteriore consumo di suolo), il progetto di Piano affida un ruolo di rilievo alla ristrutturazione di quelle che sono state individuate come aree della grande trasformazione. Si tratta di parti urbane la cui rilevanza deriva da un fattore dimensionale, ma soprattutto dall'occasione che il loro riuso offre per l'avvio di più ampi processi di rigenerazione di interi settori urbani localizzati nel centro, in ambiti semicentrali e sull'altipiano. Proprio per la loro rilevanza strategica e vastità, per queste aree il Piano dovrà fornire *precise indicazioni* e *indirizzi progettuali*, in cui vengano esplicitati criteri qualitativi e quantitativi (soprattutto in termini di relazioni con il contesto, dotazioni e spazi pubblici) cui i singoli interventi dovranno attenersi.
A queste aree si aggiunge l'ambito più ampio e complesso di *Porto Vecchio*, per il quale il Piano riprende i contenuti della Variante n. 93 del 2007.



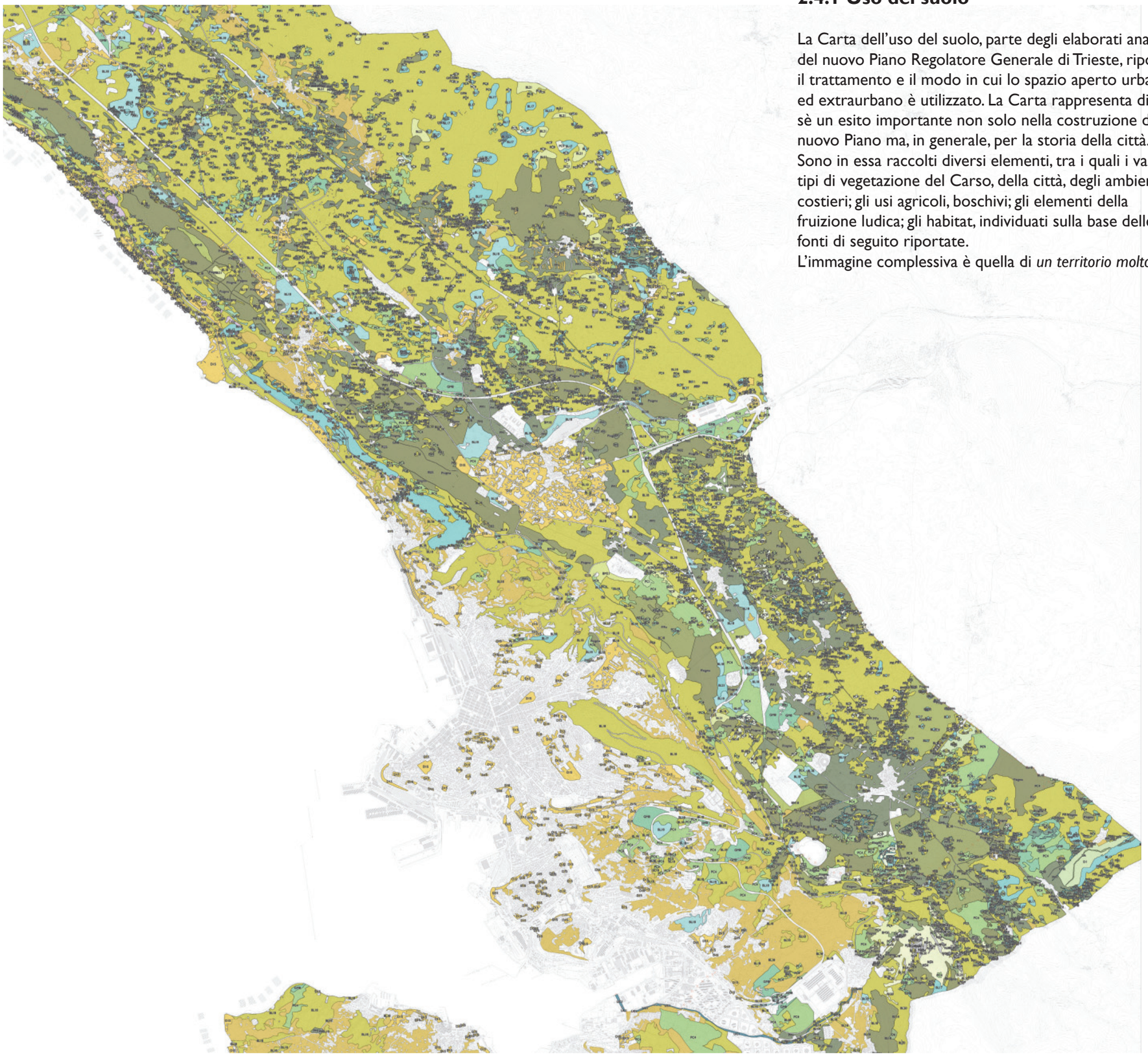
Gli habitat: legenda Tav. A2, Uso del suolo non edificato, scala 1:10.000, aggiornamento 2009 (tavola nella pagina successiva)

2.4 Ambiente e paesaggio

Nella costruzione del nuovo Piano particolare attenzione è data al territorio e allo spazio aperto, sia dal punto di vista dell'ambiente che da quello del paesaggio.
Lo sforzo iniziale è stato quello di compiere ricognizioni e sintesi della vasta mole di materiali analitici già realizzati o in fase di realizzazione anche da parte di altri Enti (in particolare della Provincia di Trieste).
Sposando un'ottica interdisciplinare, il gruppo di lavoro, oltre ad avviare un'analisi cartografica attraverso la lettura di testi e di mappe storiche e catastali di tutto il territorio, si è avvalso della supervisione e del contributo di alcuni importanti specialisti e studiosi: il prof. Livio Poldini dell'Università di Trieste e i dott.ri Nicola Bressi, Andrea Colla, Andrea Dall'Asta del Servizio Musei Civici del Comune di Trieste.

Assetto generale dell'ambiente e del paesaggio
Da un punto di vista geomorfologico, il territorio della provincia di Trieste si configura come uno stretto lembo di terra, compreso tra il mare e il confine Italo-Sloveno, costituito da due ambienti principali: le *zone arenaceo marnose (flysch) del Ciglione costiero; le zone calcaree dell'entroterra*.
Quest'ultima zona, propriamente definibile come Carso Triestino, è una stretta fascia lunga circa 25 km, posizionata nell'antico solco vallivo del Paleotimavo, e delimitata: a est, dalla Val Rosandra; a ovest, dal lago di Pietra Rossa; a sud, dal Ciglione costiero, con una serie di alture quali il Monte Grisa e il Monte Calvo; a nord, verso il confine con la Repubblica di Slovenia, dai Monti Hermada, S. Leonardo, Vetta Grande, Lanaro, Orsario, Monte dei Pini e Cocusso. L'altitudine oscilla tra i 100 e i 672 metri sul livello del mare (Monte Cocusso).
Le aree a flysch sono intensamente antropizzate, con insediamenti diffusi e con vecchie tracce di opere di sistemazione agraria, soprattutto terrazzamenti. L'abbandono agricolo pressoché totale di alcune aree ha portato alla crescita di una vegetazione arbustiva spontanea.
Il Carso racchiude inestimabili valori naturalistici, ipogei e di superficie, nonché importanti particolarità idrogeologiche, culturali e storiche.
Sotto il profilo vegetazionale, con riferimento alle varietà originarie, nel territorio considerato si possono identificare due fasce principali: la prima è caratterizzata dal leccio (dal litorale al crinale del Carso); la seconda, sul Carso vero e proprio, è dominata dal rovere, dal querciolo e dalla roverella.
In particolare, *lungo la fascia costiera si sviluppa la macchia illirico-mediterranea*, dominata dal leccio e caratterizzata da alloro, ginestra, timo, salvia e altre piante caratteristiche. Si riconosce qui una macchia di derivazioni balcaniche evidenti nella presenza della roverella, dell'orniello e del carpino nero. Si tratta di habitat molto rari per la compresenza di altre piante; si connotano per un paesaggio assai peculiare, che scompare superato il crinale carsico.
Nell'entroterra del Carso propriamente detto le querce, in passato dominatrici e poi disboscate nei secoli, sono oggi piante marginali; *dominano invece il carpino nero, il pino nero, la roverella, l'orniello.*
Un tempo molto più estesa (dato il suo utilizzo per il pascolo), oggi marginale (anche se in fase di recupero), è la *landa carsica*. La landa è caratterizzata da una vegetazione bassa e diffusa tra le rocce, con forme vegetative molto forti e resistenti, e con fiori in gran parte protetti. L'opera di rimboschimento, iniziata dal governo austriaco a metà dell'800, ha introdotto il carpino nero che ha trasformato il tradizionale colore verde chiaro del Carso. Ma l'opera di rimboschimento ha soprattutto ridotto la superficie a pascolo e, quindi, anche quella della landa.
Il pino nero e il pino greco, introdotti dall'amministrazione asburgica dopo il 1860, avevano però anche il compito di creare uno strato di humus e una protezione adatta all'avvicendamento con alberi più tipici della zona. Il pino nero si è espanso con ottimi risultati nelle zone più fredde, mentre dà segni di grande sofferenza nelle zone esposte a sud.

Nella fase di redazione del nuovo Piano è stata approfondita l'analisi dei diversi ambienti dal punto di vista sia del paesaggio e dei suoi elementi costitutivi, sia del funzionamento ecologico-ambientale e delle dinamiche dell'uso del suolo.



Gli habitat: Tav A2, Uso del suolo non edificato, scala 1:10.000 (legenda nella pagina precedente) (pagina successiva)

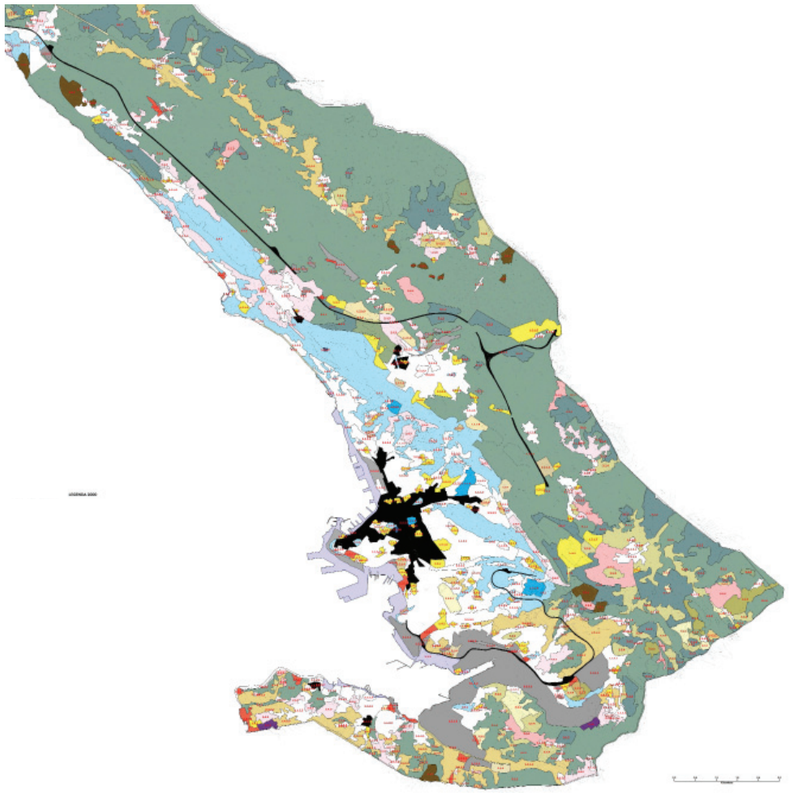
2.4.1 Uso del suolo

La Carta dell'uso del suolo, parte degli elaborati analitici del nuovo Piano Regolatore Generale di Trieste, riporta il trattamento e il modo in cui lo spazio aperto urbano ed extraurbano è utilizzato. La Carta rappresenta di per sè un esito importante non solo nella costruzione del nuovo Piano ma, in generale, per la storia della città. Sono in essa raccolti diversi elementi, tra i quali i vari tipi di vegetazione del Carso, della città, degli ambienti costieri; gli usi agricoli, boschivi; gli elementi della fruizione ludica; gli habitat, individuati sulla base delle fonti di seguito riportate.
L'immagine complessiva è quella di *un territorio molto ricco da un punto di vista della presenza di specie e quindi della biodiversità* (vedi legenda della tavola nella pagina precedente), che però in alcune parti è interessato da *pressioni antropiche significative*, soprattutto a contatto con l'edificato e in prossimità degli impluvi.
Pertanto l'elaborato e la serie di studi a esso connessi rappresentano un'importante documentazione d'insieme. Tale documentazione descrive le caratteristiche paesistico-ambientali di questo territorio e la sua vitalità naturalistica. All'interno del Piano, essa assume il ruolo di base di riferimento per l'impostazione di *un nuovo modello di sviluppo legato alla salvaguardia consapevole del territorio e alla sua manutenzione*.

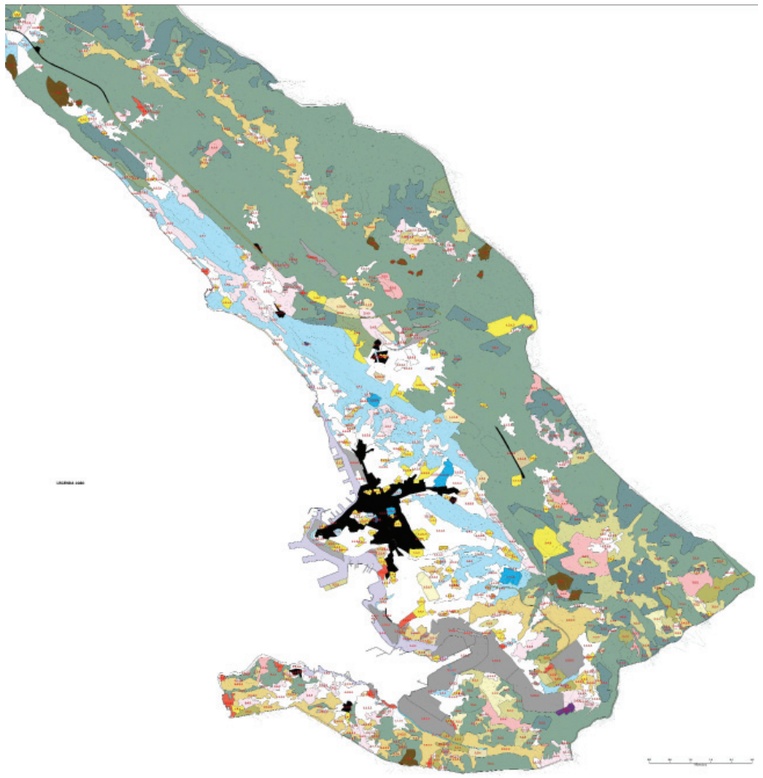
Fonti
Carta della vegetazione predisposta per la Provincia di Trieste nell'ambito del progetto Carso-Kras, per la mappatura del rischio di incendi boschivi sul Carso triestino, dal Dipartimento di Scienze della Vita dell'Università degli Studi di Trieste.
Per la predisposizione di tale Carta sono state utilizzate le seguenti cartografie:
- Carta dell'uso del suolo del Carso isontino e triestino (Comin, 2007; Poldini, 2009);
- Carta degli habitat della fascia costiera triestina (progetto "Qualità e stato di conservazione degli habitat del FVG e sviluppo di una metodologia per la valutazione di impatto ambientale e di incidenza" convenzione Università di Trieste-Regione FVG);
- Carta degli habitat del SIC IT3340006 "Carso triestino e goriziano" e della ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" della Regione FVG;
- Carta degli habitat del Comune di Monrupino (progetto "Cartografia ambientale ai fini dell'individuazione degli habitat inseriti in "Direttiva Habitat" 43/92/CEE
- Comune di Monrupino" INTERREG ITALIA - SLOVENIA Conosci il Carso–Monrupino/Spoznaj,Kras, Repentabor);
- Carta degli habitat del Comune di Sgonico (progetto "Cartografia ambientale ai fini dell'individuazione degli habitat inseriti in "Direttiva Habitat" 43/92/CEE – Comune di Sgonico" nell'ambito dell' INTERREG ITALIA - SLOVENIA Conosci il Carso – Sgonico / Spoznaj Kras Zgonik).
La cartografia è stata integrata da rilievi sul campo e dall'analisi del territorio mediante ortofoto e immagini satellitari.

Trasformazioni dell'uso del suolo: carte Moland

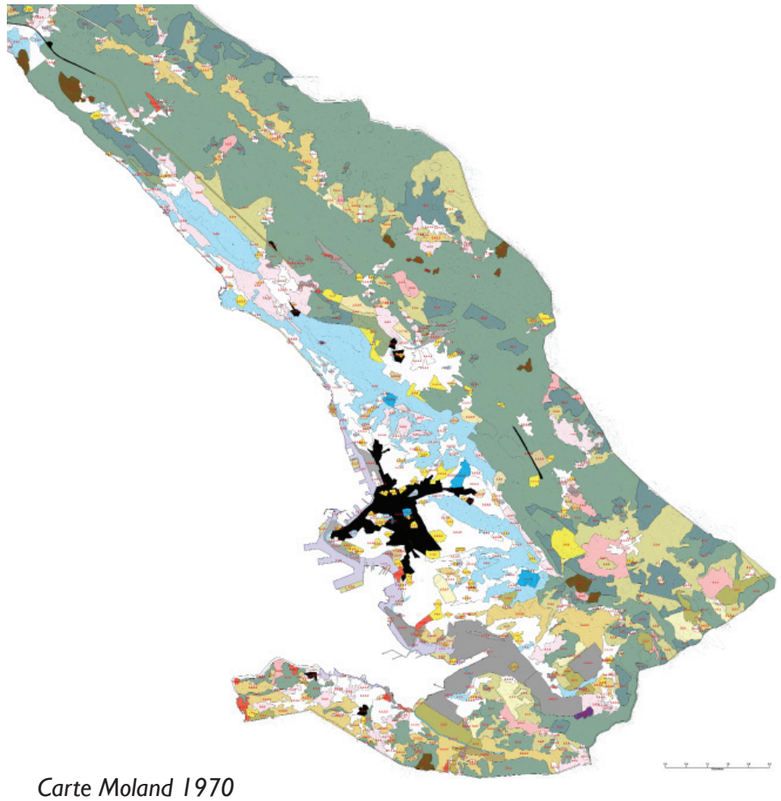
Alla ricostruzione dell'uso del suolo aggiornato è stata affiancata la lettura dell'uso del suolo in differenti periodi. La Carta Moland, nelle sue serie storiche, ha come obiettivo la quantificazione degli sviluppi urbani e la loro determinazione verso obiettivi di sostenibilità. La Carta supporta l'indagine di varie tematiche ambientali, nonchè lo svolgimento di procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e Valutazione Strategica Ambientale (cfr. IRDAT).



Carte Moland 2000



Carte Moland 1980

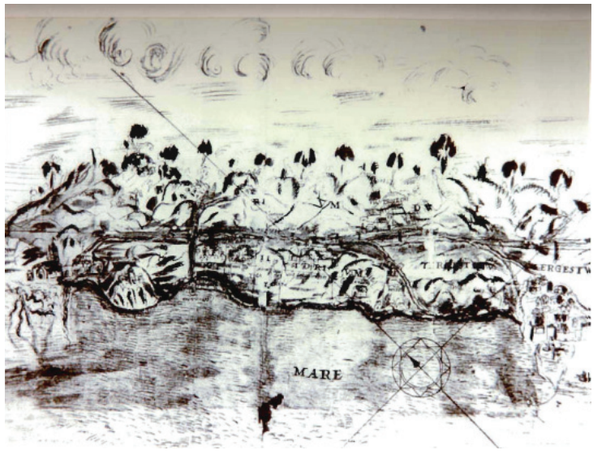


Carte Moland 1970



Carte Moland 1950

- 3.2.1 Aree a pascolo naturale e praterie d"alta quota
- 3.2.4 Aree a vegetazione boschiva e arbustiva in evoluzione
- 1.2.1.9 Aree ad accesso limitato
- 1.2.1.2 Aree commerciali.
- 3.3.3 Aree con vegetazione rada
- 1.2.1.3 Aree dei servizi pubblici e privati
- 1.3.1 Aree estrattive
- 1.2.1.1 Aree industriali
- 1.2.3 Aree portuali
- 2.4.3 Aree prevalentemente occupate da colture agrarie con presenza di spazi
- 1.4.2 Aree sportive e ricreative
- 1.4.1 Aree verdi urbane
- 3.1.2 Boschi di Conifere
- 3.1.1 Boschi di latifoglie
- 3.1.3 Boschi misti
- 1.2.2.1 Strade a transito veloce e superfici annesse
- 3.2.2 Brughiere e Cespuglieti
- 5.1.1.1 Canali
- 1.3.3 Cantieri
- 1.4.1.1 Cimiteri con presenza di vegetazione
- 1.2.1.7 Cimiteri non vegetati
- 1.3.2 Discariche
- 1.2.2.3 Ferrovie e superfici annesse
- 5.1.1.2 Fiumi
- 1.2.1.4 Infrastrutture tecnologiche di pubblica utilità
- 1.2.1.6 Luoghi di culto (non cimiteri)
- 5.2.3 Mari e oceani
- 1.2.1.8 Ospedali
- 4.2.1 Paludi salmastre
- 2.3.1 Prati stabili
- 2.1.1 Seminativi in aree non irrigue
- 2.4.2.2 Sistemi colturali e particellari complessi con insediamenti sparsi
- 2.4.2.1 Sistemi colturali e particellari complessi senza insediamenti sparsi
- 1.2.1.5 Siti archeologici
- 3.3.1 Spiagge, dune, sabbie
- 1.3.4 Terreni abbandonati
- 1.1.2.3 Tessuto residenziale caratterizzato da grandi edifici
- 1.1.1.1 Tessuto residenziale continuo e denso
- 1.1.1.2 Tessuto residenziale continuo mediamente denso
- 1.1.2.1 Tessuto residenziale discontinuo
- 1.1.2.2 Tessuto residenziale discontinuo sparso
- 2.2.1 Vigneti



IL TERRITORIO TRIESTINO IN UN DISEGNO ANONIMO ANTERIORE AL 1563
Disegno a penna dipinto e acquerellato, conservato presso la Fondazione Scaramangà di Trieste, n. 24 della raccolta cartografica.

I percorsi a pettine Carso-mare
Il disegno rappresenta la più antica e dettagliata rappresentazione del territorio: descrive gli insediamenti, i punti notevoli, la nomenclatura e le strade, i confini e tutto il sistema della sentieristica "a pettine". I sentieri a "pettine" (cararia, tractoria) della Costiera triestina, che dall'altipiano conducevano fino al mare, assicuravano un rapporto di continuità tra le attività che si svolgevano sull'altipiano stesso e quelle che si svolgevano sul mare. Non a caso, sino ai primi anni del '900, gli abitanti dei paesi dislocati nell'entroterra si occupavano sia di pastorizia e agricoltura, sia di pesca.
La *"cararia versus longera"* veniva a costituire l'asse portante del sistema "a pettine" che assicurava il collegamento tra i diversi centri abitati dell'altipiano, Trieste (accesso alla città dall'alto) e i porticcioli dislocati lungo la costa.
Con la realizzazione della rete ferroviaria e, successivamente, della strada costiera questa continuità di collegamento è stata interrotta, ulteriormente compromessa dall'assetto delle proprietà.
Attualmente, dalla strada costiera, alcuni ripidi sentieri spesso costituiti anche da scalinate, stradine e collegamenti stradali, conducono direttamente alla linea di costa, consentendo di raggiungere porticcioli e spiagge.



CATASTO FRANCESCHINO
Mappe censuarie del Comune nel Litorale Territorio, scala 1:1440, 1822-1872.
Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Archivio di Stato di Trieste.

Gli usi agricoli passati
Il Catasto Franceschino è stato utilizzato per analisi mirate a comprendere le trasformazioni dell'uso agricolo del territorio e per *individuare le aree storicamente vocate a tale funzione, distinguendole dai boschi consolidati.* La lettura ha messo in evidenza gli usi agricoli originari della fascia costiera e periurbana e delle zone poste a corona dei centri abitati dell'altipiano. Essa è risultata estremamente utile per la gradazione degli interventi ammissibili nel progetto di Piano.



CARTA COROGRAFICA AUSTRIACA DEL TERRITORIO
Scala 1:28.000, fogli nn. 20-21, 1830.
Archivio di Stato di Trieste.

Il paesaggio della landa carsica
Aree boscate: ciò che emerge è, in primo luogo, la scarsezza dei boschi rispetto alla destinazione d'uso a prato e pascolo (landa carsica). Le prime opere di rimboschimento artificiale risalgono infatti al 1840. Nel 1830 i boschi più importanti (a tutt'oggi esistenti) erano: querceto del Monte Ermada, Bosco di Cernizza (raggiera-parco dei conti Thurn), boschetto a sud-est di Sistiana, bosco a sud-est di S. Croce (Monte S. Paolo), bosco a nord-est di Prosecco, bosco a nord di Trieste e bosco del Farneto ("Il Boschetto").
Attività agricole-vitivinicole: dalla carta si deduce l'intensa attività della viticoltura su tutto il litorale, nonché la sua maggiore concentrazione tra Prosecco e Contovello, fino alle porte della città (Roiano).
L'attività agricola si concentra sul fondo delle doline e a ridosso dei paesi dell'altipiano, costituendo una fascia continua da Malchina a Rupingrande. Le grandi colture sono sempre state assenti a causa della morfologia del terreno e della scarsa disponibilità idrica. Maggiormente sviluppata appare la *pastorizia*: numerosi appaiono i prati creati dall'uomo.

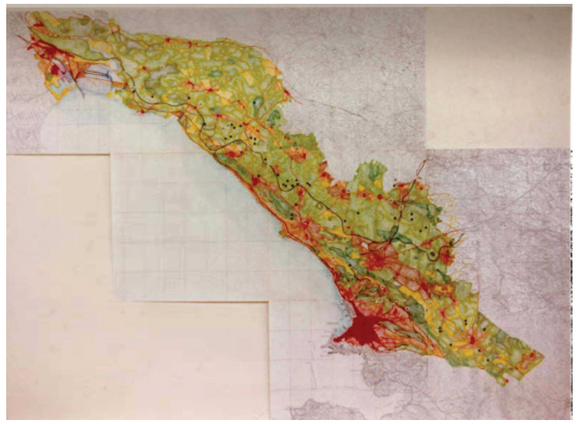
Trasformazioni dell'uso del suolo: carte IGM e catasti antichi

In generale questo territorio, come altri in Italia, è frutto di numerose e intense azioni antropiche.
Alcune mappe storiche mostrano come, sin da epoche remote, tutto l'ambito triestino fosse fortemente antropizzato e come, nel secolo scorso, le aree carsiche fossero luogo di una fiorente attività produttiva legata alla zootecnia.
Ancora negli anni Cinquanta del Novecento (vedi serie storica delle Carte Moland), l'immagine che questo territorio offriva di sé era quella di una landa molto estesa. *Nella seconda metà del Novecento, tuttavia, l'abbandono delle attività agricolo-pastorali ha via via favorito l'avanzare del bosco*. Il Carso triestino oggi presenta quindi un aspetto molto diverso da quello che lo connotava non solo qualche secolo fa, ma anche solo alcuni decenni fa.
Oltre alla trasformazione dei caratteri paesaggistici e ambientali, l'avanzare del bosco - senza soluzione di continuità, fino agli abitati dei piccoli borghi del Carso e della stessa città di Trieste - oggi genera una *situazione di allarme incendi*, specie nel periodo estivo.
Nell'intento di approfondire l*a ricognizione della sentieristica esistente* e supportarne il recupero ai fini della valorizzazione delle grandi risorse paesaggistiche, culturali, economiche e territoriali, l'Ufficio di Piano ha altresì analizzato i dati acquisiti dall'ispettorato delle foreste FVG. Tra di essi, vi è la cartografia aggiornata relativa alla viabilità forestale, che ha rappresentato una base utile a definire e verificare la fattibilità di collegamenti pedonali tra l'altipiano, le località e i porticcioli sulla fascia costiera.



USO DEL SUOLO 1915
Scala 1:25.000, elaborazione carta IGM Istituto Geografico Militare di Firenze.

Lo sviluppo dell'agricoltura
Aree boscate: oltre ai boschi originari ubicati principalmente sul Monte Hermada e attorno a Trieste, dal confronto tra le carte già emergono i risultati delle prime opere di rimboschimento a pino nero. Tali opere sono state effettuate nella seconda metà dell'Ottocento nei seguenti boschi comunali: Biasoletto (Chiadino), Napoli (S.M. Maddalena Inferiore), Muroner e Rossetti (Banne), Conti (Contovello), Volpi, Tommasini, Bertolini e Burgstaller-Bidischini (Opicina-Banne), Koller, Stadion, Nobile, Poventa, Pascolini (Basovizza), Capuano e Kandler (Trebiciano), Scopoli (Padriciano), Vordoni e Mattioli (Gropada).
Attività agricole-vitivinicole: si legge l'incremento dell'attività agricola soprattutto attorno ai centri abitati dell'altipiano. La viticoltura cresce notevolmente rispetto all'Ottocento: forte è l'incremento da Miramare a Trieste; a Prosecco i terreni sfruttati a vigneto e arativo si sviluppano con continuità dal centro abitato sino al mare; alle porte di Trieste (Barcola-Roiano), tutta la preesistente area boscata viene convertita in vigneto e arativo; il processo inverso si registra invece a Miramare, dove la zona a vigneto viene convertita in parco per la residenza di Massimiliano d'Austria. Inoltre, nella fascia compresa tra Trebiciano e Prosecco, si rileva una vasta zona continua destinata a prato. Nella primi decenni del '900 il principale prodotto del territorio era il vino: nel 1904 i vigneti avevano un'estensione di 1.226 ettari, con una produzione annuale di 5.000 ettolitri (cfr. AA.VV., *Guida dei dintorni di Trieste*, Società Alpina delle Giulie, Trieste, 1909).
Viabilità: dalla metà dell'Ottocento, la comparsa della ferrovia segna, da un lato, l'avvio del processo di perdita di connessioni tra l'altipiano e il mare, dall'altro, la creazione di un collegamento principale alla città.



USO DEL SUOLO 1940
Scala 1:25.000, elaborazione carta IGM Istituto Geografico Militare di Firenze.

L'incremento della attività agricola sull'altipiano
Aree boscate: la situazione rimane pressochè inalterata; si rileva solo un vasto intervento di rimboschimento a pino nero tra i centri abitati di Aurisina e Prosecco.
Attività agricole-vitivinicole: la fascia di terreni coltivati si estende ulteriormente attorno ai paesi dell'altipiano. Negli anni '40 del secolo scorso l'attività agricola è ancora ben integrata a quella della pesca, nonostante il taglio della sentieristica "a pettine" rappresentato dalla realizzazione della strada costiera. Da Sistiana a Grignano, i pastini destinati a viticoltura (gli scarsi olivi erano stati ulteriormente decimati dalla gelata del '29) rappresentano un sistema continuo, supportando l'incremento di aree coltivate soprattutto attorno ai centri abitati di Prosecco, Opicina, Trebiciano e Basovizza. I prati subiscono invece una forte riduzione.
Viabilità: primo grande elemento di trasformazione della viabilità è la realizzazione della strada costiera (i lavori iniziano nel 1928).



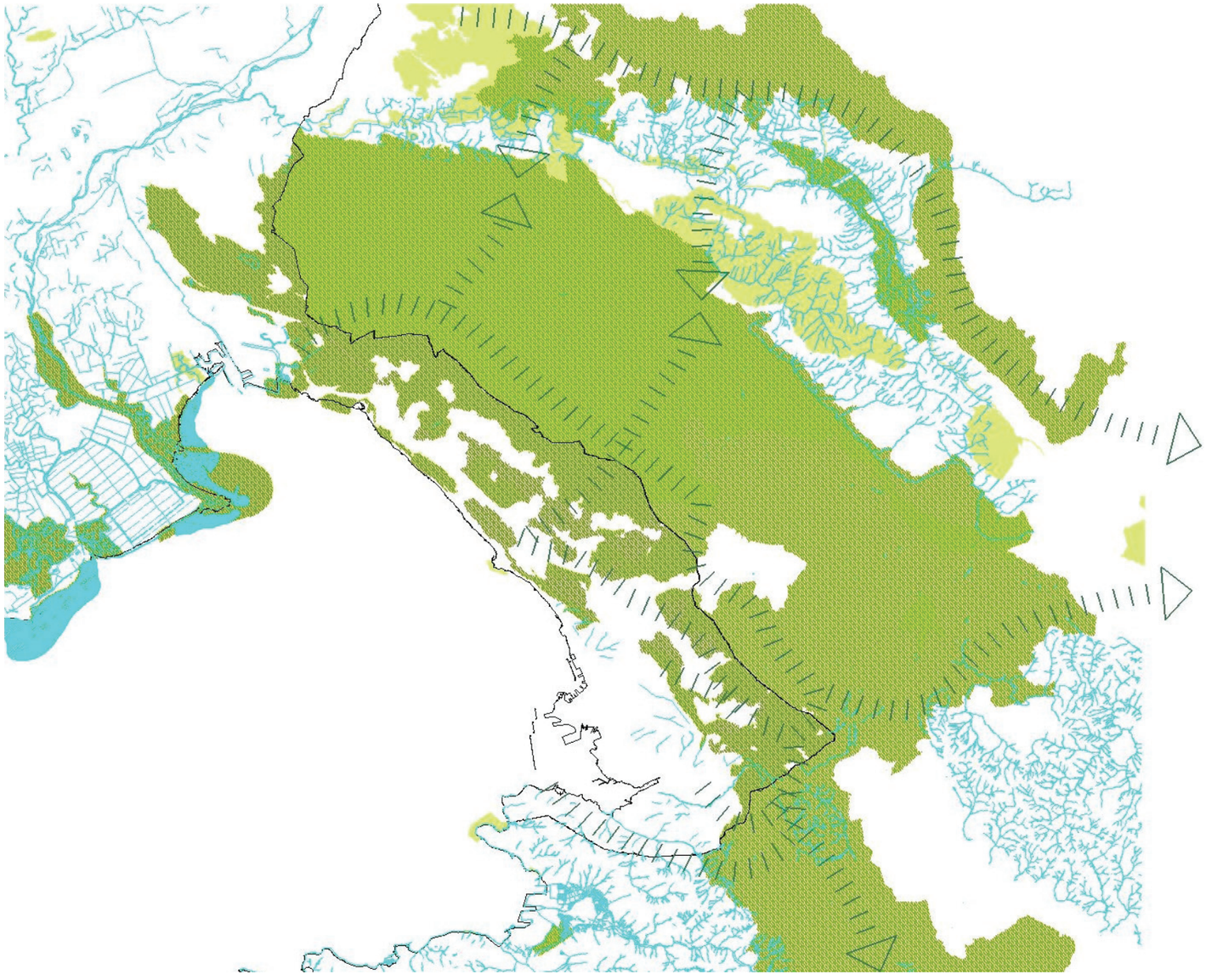
USO DEL SUOLO 1970
Scala 1:25.000, elaborazione carta IGM Istituto Geografico Militare di Firenze.

L'espansione urbana
Aree boscate: dal confronto emerge che buona parte delle aree originariamente rimboscate a pino nero, grazie ad interventi selvicolturali, sono state convertite in boschi cedui. Ulteriori nuovi rimboschimenti si rilevano lungo la fascia di confine (Ceroglie dell'Ermada, Precenico di Comeno).
Attività agricole-vitivinicole: i paesi dell'altipiano continuano a mantenere una corona di terreni coltivati principalmente a vite. L'incremento di terreni coltivati si registra anche nelle zone comprese tra i centri abitati (tra Medeazza e Rupingrande), a formare una fascia continua lungo l'altipiano che va a scapito delle residuali zone prative. Allo stesso modo, tra Padriciano e Basovizza, si registra l'estensione dei terreni a uso agricolo. Una situazione in controtendenza caratterizza invece la fascia costiera, dove le zone coltivate si riducono in primo luogo a causa dell'espansione urbana, secondariamente per l'abbandono e il progressivo incespugliamento (come nel caso di Prosecco).
Viabilità: secondo grande elemento di trasformazione è, alla metà del Novecento, la realizzazione della cosiddetta camionale (oggi "Statale 202"). Questa infrastruttura taglia di netto in due parti l'estensione longitudinale dell'altipiano, costringendo a modificare gli originari collegamenti tra i centri dell'entroterra e i porticcioli sulla costa.



USO DEL SUOLO 1990
Scala 1:25.000, elaborazione carta IGM Istituto Geografico Militare di Firenze.

L'avanzata del bosco
Aree boscate: il rapporto che, ancora nel 1915, sussisteva tra landa carsica (pascolo e prato) e bosco si è totalmente invertito. Già negli anni '90 del secolo scorso la massa boschiva ha preso il sopravvento. Buona parte dei rimboschimenti artificiali hanno attecchito, portando alla creazione di substrato idoneo allo sviluppo di altre specie a prevalente carattere arbustivo. Un processo, questo, che ha comportato la successiva parziale conversione a bosco ceduo. Tale fenomeno ha interessato quasi interamente il territorio costiero e la zona a nord-est di Opicina.
Attività agricole-vitivinicole: la tendenza, già registrata negli anni '70, di riduzione delle zone coltivate per espansione urbana e abbandono, trova conferma sia lungo la fascia costiera, sia attorno ai centri dell'altipiano. La stessa contrazione si rileva attorno ai centri di Padriciano e Basovizza. Pressocchè inalterato si mantiene invece lo stato dei terreni coltivati tra le località di Medeazza e Rupingrande.
Viabilità: dal '70 al '90 il sistema della viabilità rimane inalterato.



Natura 2000 - SIC - Riserve

Natura 2000 - ZPS

La potenziale rete ecologica di area vasta: connessione tra i grandi presidi ecobiologici del mare, della dorsale del Carso e del fiume Vipacco

I corsi d'acqua: f. Timavo, f. Vipacco, t. Rosandra, rio Ospo, torrenti urbani

Rete ecologica potenziale di area vasta: SIC e ZPS transfrontalieri (vedi Piano struttura d'area vasta)

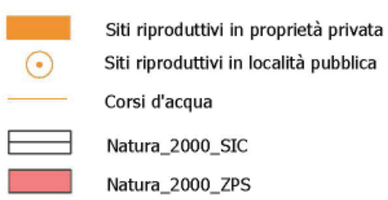
2.4.2 Analisi del sistema ambientale

Rete Ecologica Europea "Natura 2000" e ZSC

Il rilevante interesse ambientale ed ecologico del territorio comunale è stato ribadito, a livello europeo, con l'inclusione di un'ampia parte di esso all'interno della Rete Natura 2000, istituita a scala continentale con la Direttiva Habitat 92/43/CEE. A tale provvedimento ha fatto seguito il recepimento a livello nazionale con il DPR 8 settembre 1997 n. 357 s.s.m.
Della rete fanno parte i Siti d'Importanza Comunitaria (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS), specificamente mirate alla tutela dell'avifauna e individuate sulla base della Direttiva "Uccelli" 79/409/CEE. L'area triestina è direttamente interessata dalla presenza di una ZPS (IT3343002 "Aree carsiche della Venezia Giulia"), che al suo interno contiene un SIC di dimensioni leggermente inferiori (IT3341006 "Carso triestino e goriziano"). Queste due zone di tutela comprendono ampie aree, che vanno dal Carso di Doberdò del Lago fino alla Val Rosandra in comune di San Dorligo della Valle. La loro perimetrazione è frutto di un lungo iter, con risvolti anche di tipo legale, che ha portato nel 2007 alla definizione, da parte della Regione Friuli Venezia Giulia, delle attuali aree, recentemente confermate dal Decreto Ministeriale 30 marzo 2009. Con Deliberazione della Giunta regionale n. 1151 del 17 giugno 2011 è stata inoltre individuata l'area Marina di Miramare quale sito della Rete Natura 2000, successivamente incluso nell'elenco dei SIC continentali pubblicato sulla GUE del 26/01/2013.
Per i SIC, a oggi, sono state approvate le misure di conservazione e, in attesa del piano di gestione, il nuovo Piano Regolatore Generale ha recepito i contenuti delle stesse, sia nella formulazione della zonizzazione (con particolare riferimento al sistema ambientale), sia nella predisposizione delle Norme Tecniche di Attuazione.
I 56 SIC perimetrati alla scala dell'intera regione, per i quali sono state ufficialmente individuate idonee misure di tutela, hanno di recente preso il nome definitivo di ZSC - Zone speciali di conservazione (vedi Ra Rapporto ambientale).
Il tema della tutela e della conservazione di queste aree si integra alle *disposizioni per la rete dei presidi ambientali e dei corridoi ecologi*ci, costituenti parte integrante del Sistema ambientale del nuovo PRG.
Il nuovo Piano ha inoltre recepito, nel proprio apparato normativo, le indicazioni che nel testo delle "Misure di conservazione dei SIC" – allegate alla delibera della Regione FVG n. 546 del 28 marzo 2013 – vengono considerate pertinenti ai PRGC per il SIC IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano" (vedi Ra Rapporto Ambientale, metodo di valutazione ambientale).



Sit riproduttivi



Emergenze naturalistiche, aspetti faunistici

(Nicola Bressi, Andrea Colla, Andrea Dall'Asta, Servizio Musei Scientifici del Comune di Trieste)

Dato l'elevato pregio naturalistico di molti ambienti che ricadono nei confini comunali, spesso portandosi fino ai prossimi dintorni della città e talora penetrando nel tessuto urbano, sono state effettuate le seguenti operazioni di analisi:
1. Individuazione dei taxa (le entità quali specie, sottospecie, ecc.) da considerare;
2. Individuazione dei diversi gradi di protezione già esistenti;
3. Ricerca di tutti i dati di località disponibili per i taxa considerati;
4. Sopralluoghi per verifiche sul campo e ricerche a integrazione dei dati disponibili;
5. Realizzazione di cartografia tematica dei dati raccolti.

Materiali e metodi

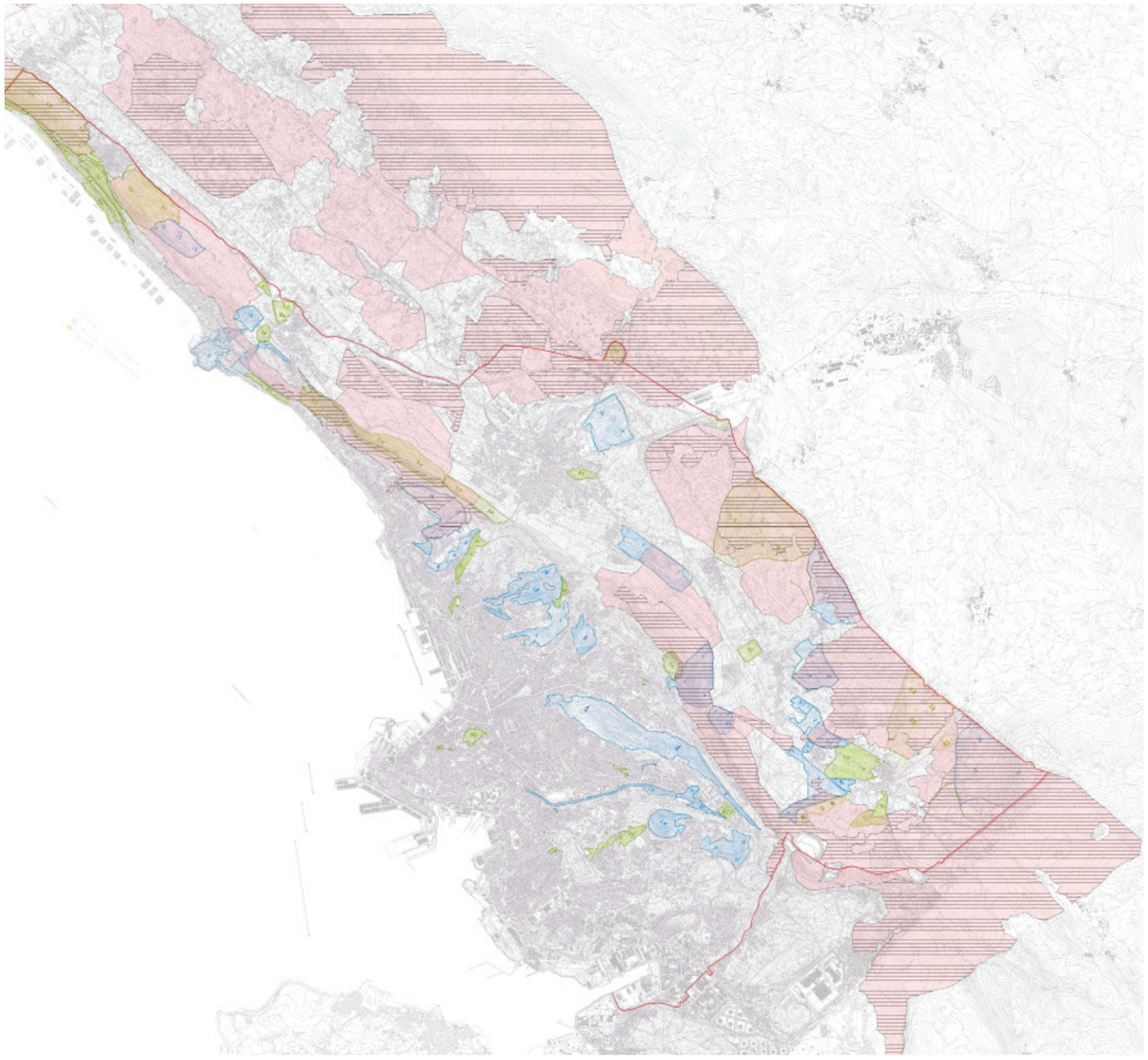
Individuazione dei taxa da considerare
La lista dei taxa presi in esame è estrapolata dalla lista di specie menzionate nelle diverse normative di settore esistenti e di provata presenza sul territorio del comune di Trieste.
Nell'ambito di tali specie, a fini cartografici richiedenti un così elevato livello di precisione, sono risultati utili essenzialmente piccoli animali (invertebrati, anfibi, rettili), per lo più terricoli e poco mobili. È infatti difficile delimitare aree circoscritte per animali mobili come gli uccelli e la maggior parte dei mammiferi. Per questi ultimi gruppi si sono comunque assunte indicazioni di massima fornite dai relativi specialisti, che hanno segnalato alcuni siti di interesse (in particolare ornitologico), di cui si è tenuto conto nella delimitazione delle aree.

Individuazione dei diversi gradi di protezione già esistenti
Le normative esistenti già prevedono diversi gradi di protezione per determinate specie e per i relativi habitat.
In particolare:
- DPR 357/97, in attuazione della direttiva 92/43/CEE ("Direttiva Habitat"). Questo decreto a sua volta prevede due livelli di protezione delle varie specie:
- allegato B (Specie animali e vegetali d'interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione, come da allegato II dir. Habitat)
- allegato D (Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa, come da allegato IV dir. Habitat)
- LR 7/2009, Norme in materia di risorse forestali, e successivo regolamento attuativo del 2009 ("Reg. flora_fauna")
- Regolamento per la tutela ed il benessere degli animali, in vigore nel Comune di Trieste.

Ricerca di tutti i dati di località disponibili per i taxa considerati
Per la compilazione del database sono state considerate le seguenti fonti:
- dati originali relativi ai reperti delle collezioni del Museo Civico di Storia Naturale di Trieste;
- dati originali relativi a collezioni private;
- osservazioni personali del gruppo di lavoro;
- dati bibliografici.
Non tutti i dati sono risultati utilizzabili ai fini della stesura della cartografia. Spesso, infatti, dati bibliografici o vecchi reperti di collezione sono utilizzabili solo marginalmente, vista la difficoltà di localizzare con sufficiente precisione l'area di provenienza (ad es., nel caso di cartellini di località recanti indicazioni troppo generiche, come: " Dintorni di Opicina", "Carso di Trieste", ecc.). Pertanto si è tenuto conto dei soli dati inquadrabili con certezza.

Sopralluoghi per verifiche sul campo e ricerche a integrazione dei dati disponibili
Sono state effettuate alcune uscite sul campo, per verifica di dati o loro integrazione mediante ricerche mirate.

Realizzazione di cartografia tematica dei dati raccolti
Alla luce dei dati a disposizione, si è deciso di realizzare due carte tematiche, in scala 1:10.000, aventi come base la Carta tecnica regionale.
Nella prima carta ("Siti riproduttivi") vengono riportate graficamente, in arancione, le segnalazioni faunistiche relative a siti riproduttivi certamente attivi alla data della compilazione, e questo sia per le specie incluse nel DPR 357/97, sia per quelle della L.R. 9/2007, con particolare riguardo a piccoli vertebrati e invertebrati.
I siti sono stati delimitati in modo differente, a seconda se ricadenti in proprietà pubbliche o private:
- per le proprietà pubbliche si è scelto di indicarli con un punto corrispondente al centro del sito, e attorno un cerchio delimitante un'area di rispetto;
- per quelle private si è colorata tutta l'area di pertinenza della proprietà in cui ricade il sito.
I siti sono stati numerati progressivamente con un numero riportato anche in uno specifico campo del database, per ciascuna delle specie risultate presenti. In questo modo è possibile risalire alle entità segnalate per ciascuna stazione numerata.



Aree animali tutelate

Nella seconda carta ("Aree animali tutelati") vengono riportate aree riferite alla presenza delle sole specie elencate dal DPR 357/97, dato che la Legge regionale risulta in gran parte inapplicabile, proteggendo praticamente tutte le specie di alcuni gruppi e su tutto il territorio. Inoltre, come per la carta precedente, l'analisi è stata circoscritta alle specie più significative per le finalità cartografiche del presente lavoro.
Le indicazioni di località disponibili sono state trasformate in aree, corrispondenti a unità omogenee dal punto di vista ambientale (habitat il più possibile omogenei e favorevoli per le esigenze delle specie in oggetto), all'interno delle quali ricadono le relative stazioni di osservazione e/o raccolta.
A tal fine si è fatto uso di ulteriori cartografie, tra cui la Carta Tabacco 1:25.000, carte tematiche della vegetazione (in collaborazione con l'Università di Trieste), nonché immagini satellitari (Google Maps e Google Earth), la cui interpretazione è stata agevolata dalla conoscenza del territorio e delle esigenze delle varie specie.
Le aree sono state numerate progressivamente e raggruppate secondo due diverse colorazioni, corrispondenti a diversi livelli di protezione (azzurro = allegato B, verde = allegato D).
Poiché le aree azzurre (per le quali oltre alla protezione della specie è rigorosamente protetto
anche l'habitat) sono più vincolanti rispetto a quelle verdi, specie proprie dell'allegato D e ricadenti in aree azzurre sono state numerate con il numero progressivo di queste ultime.
Queste numerazioni sono riportate in due diverse colonne del database (una per ciascuno dei due livelli di protezione) e consentono di risalire, per ogni area, alle entità ivi presenti tra quelle considerate.

Database

E' stato costruito un database nel quale sono stati inclusi anche dati relativi a specie e località ricadenti pure fuori dal comune di Trieste, in modo tale da offrire una visione più ampia del panorama faunistico presente in tutta la provincia. Va infatti ricordato che la fauna è mobile e per tale motivo non segue rigidi schemi di barriere amministrative.
Specie che oggi non sono segnalate nel comune di Trieste, magari solo per difetto di ricerca, potrebbero esservi segnalate in un prossimo futuro.
In particolare, dalla cartografia qui prodotta è risultata una disomogeneità nelle ricerche finora condotte, che danno una visione largamente incompleta delle emergenze naturalistiche del territorio, probabilmente condizionata anche dalla maggiore o minore facilità di accesso.
Sopralluoghi effettuati in alcune delle ampie aree non evidenziate nella presente cartografia, per mancanza di dati faunistici, hanno permesso di constatarne le potenzialità per l'elevato grado di selvatichezza e la presenza di tutti gli habitat peculiari che caratterizzano le aree del Carso altrove tutelate.
Tali aspetti, come la segnalazione di ulteriori ambienti a norma di legge non tutelati ma, a giudizio del Servizio Musei Scientifici, meritevoli di salvaguardia (per ragioni ambientali, naturalistiche, scientifiche, storiche o paesaggistiche), sono stati ripresi nell'ambito degli studi e approfondimenti e, con la collaborazione del prof. Poldini dell'università degli Studi di Trieste, sono stati armonizzati gli aspetti faunistici con quelli botanici. Il risultato è la stesura di una prima carta ambientale/naturalistica del territorio comunale di Trieste, finalizzata a dettare linee guida per uno sviluppo urbanistico naturalisticamente compatibile ed ecologicamente sostenibile.

Per i contenuti di dettaglio si rimanda all'elaborato di Piano Ra Rapporto Ambientale.

Nelle due mappe sono stati sovrapposti gli habitat protetti e i siti riproduttivi sulla carta delle aree SIC e ZPS (ZSC) del territorio di Trieste. Dalla sovrapposizione si evince che molti degli habitat e dei siti sono compresi nelle aree vincolate. Ma alcuni non lo sono: si tratta per lo più di aree interne alla città di Trieste e agli altri borghi abitati, che comunque nella maggior parte dei casi ricadono entro parchi, impluvi o aree di pertinenza dei servizi.

Specie all. II in Direttive Habitat D.P.R. 357/97
Specie all. IV in Direttive Habitat D.P.R. 357/97
Natura_2000_SIC
Natura_2000_ZPS

Letture dei paesaggi

L'individuazione di differenti paesaggi corrisponde a un'operazione di natura concettuale, ma con ricadute prettamente operative. Ha infatti a che fare con una lettura degli elementi del territorio, orientata al riconoscimento di ambiti specifici sulla base di caratteristiche morfologiche, geografiche, storico-monumentali, culturali, estetiche, ambientali. In tal senso i paesaggi corrispondono all'individuazione di parti di territorio che si caratterizzano per omogeneità sia degli elementi in esse presenti, sia delle pratiche umane che vi hanno (e vi hanno avuto) luogo.
Nel contesto triestino è possibile individuare i seguenti paesaggi.









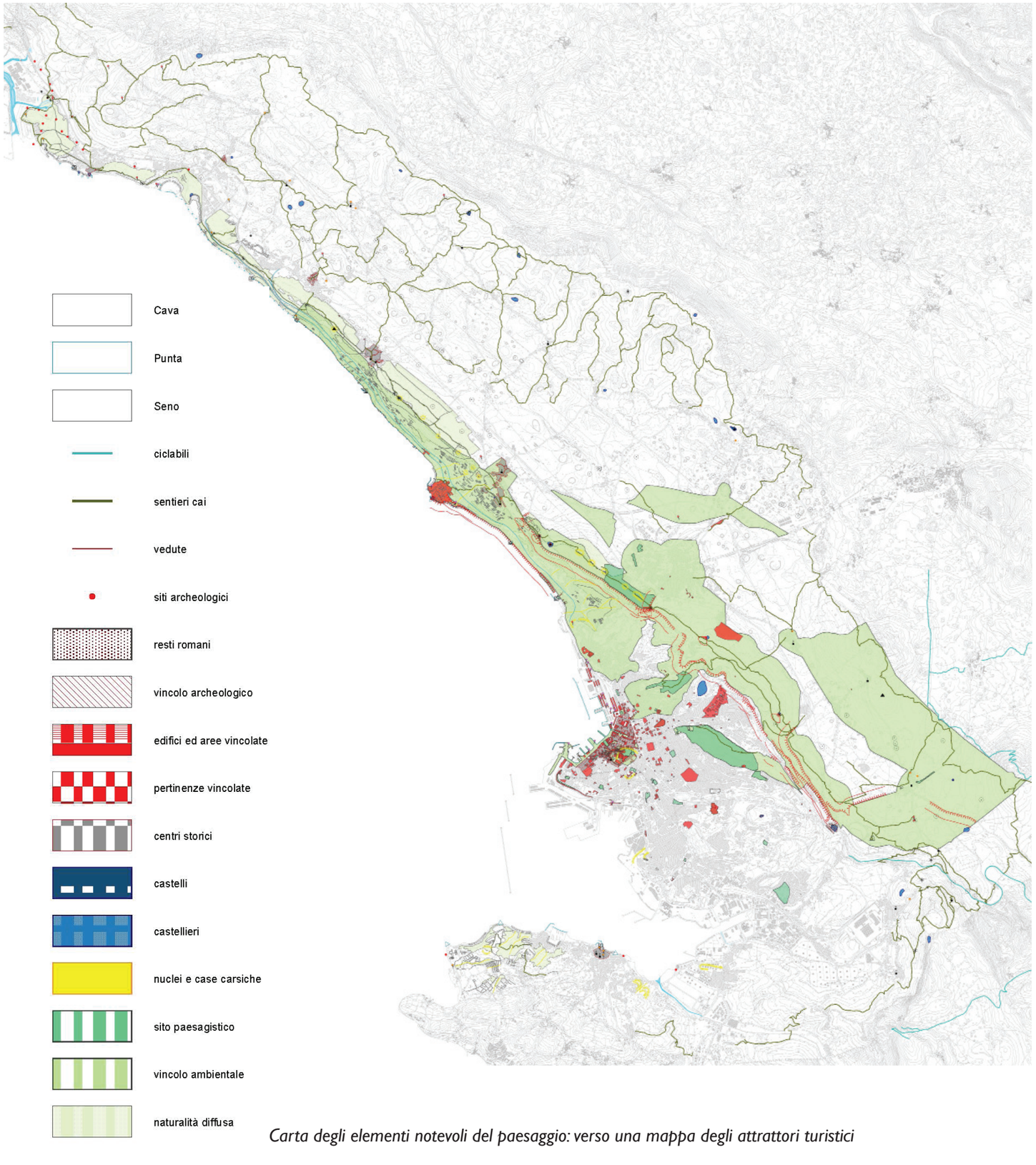


Il paesaggio delle rive
È dato dagli elementi che costeggiano la costa, definendo una striscia di terra più o meno larga che rappresenta il complesso affaccio del territorio sul mare.
È costituito dalle spiagge urbane (Barcola), dalle pinete, dai boschi (Miramare), dalla palazzata dei Borghi imperiali, da parchi e giardini prospicienti l'acqua. Ma anche dagli spazi abbandonati all'interno del Porto Vecchio, dalle aree industriali, dai complessi sottoutilizzati (area della Lanterna, Campo Marzio), dalle passeggiate a mare (Sant'Andrea).
Il tema è quello del *rafforzamento dello spessore di questa striscia di terra come ambito di filtro e contatto tra città, insediamenti urbani, infrastrutture e acqua*.
L'obiettivo è la sua trasformazione in un *luogo di fruizione per cittadini e i visitatori*, in grado di riqualificare spazi degradati e dismessi, garantendo – ove possibile – l'arrivo dei corridoi di naturalità fino al mare.

Il paesaggio del mosaico agricolo del flysch
È un paesaggio facilmente riconoscibile, perché occupa la parte scoscesa e accidentata del Ciglione carsico.
Luogo di secoli di attività umane orientate a renderlo atto all'attività agricola, questo paesaggio raccorda l'altipiano alla costiera e alla città. Lo caratterizzano importanti segni della cultura materiale delle popolazioni locali: i pastini.
Le viti e le altre coltivazioni che da secoli sono state realizzate su questi terrazzamenti hanno il beneficio di una giusta esposizione; si sviluppano al riparo della bora e lungo i corsi d'acqua superficiali (assenti sull'altipiano carsico).
Attualmente il Ciglione risente dell'abbandono delle colture e di recenti processi di espansione insediativa.
Operazioni di *rimessa in esercizio dell'attività agricola sui terrazzamenti* appaiono importanti ai fini di una generale stabilizzazione dei versanti e del mantenimento complessivo di questo paesaggio, del quale fanno parte anche i borghi di Santa Croce, Prosecco e Contovello.

L'altipiano carsico
Questo paesaggio copre una vasta area abitata sin dai tempi più antichi e attualmente contrassegnata dalla presenza di numerosi borghi.
Fino alla seconda metà del secolo scorso, era caratterizzato dall'alternarsi di boschi e aree di landa carsica (cespuglieti), esito della principale attività che qui si svolgeva, ossia la pastorizia alternata all'agricoltura attorno ai centri abitati dei piccoli borghi.
Ambito di antica urbanizzazione, attualmente il Carso è attraversato da numerosi sentieri e percorsi che ne garantiscono una notevole frequentazione.
La realizzazione della ferrovia, degli insediamenti per la ricerca e dell'autostrada ha contribuito a intensificare la presenza antropica, determinando una domanda di *ridefinizione del ruolo di questo paesaggio all'interno del territorio triestino e di recupero/valorizzazione dei suoi caratteri ambientali e funzionali.* Elementi caratterizzanti sono le doline, le cavità, la fitta rete di percorsi segnati dai muri a secco, le radure, le aree boscate e l'architettura rurale dei piccoli borghi.

I paesaggi trasversali
Sono dati dalle sequenze di elementi e spazi che connettono l'altipiano al mare e, con ciò, le diverse popolazioni che abitano (stabilmente od occasionalmente) questi ambiti del territorio triestino.
I paesaggi trasversali *presentano una differente natura e differenti tipi di materiali,* a seconda che attraversino il territorio extraurbano e connettano il Carso con il Ciglione e le rive, o che solchino le aree più urbanizzate.
In termini generali sono rappresentati da *impluvi, pastini, boschi e grandi parchi urbani* posti sui versanti lungo i valloni.



Carta degli elementi notevoli del paesaggio: verso una mappa degli attrattori turistici

Elementi notevoli del paesaggio

La Carta degli elementi notevoli del paesaggio rappresenta un primo elaborato di analisi finalizzato alla costruzione della Carta dei Valori (vedi Piano Struttura, elaborato PS3). Questa prima ricognizione ha dato origine a un elaborato fortemente interpretativo del territorio di Trieste, al cui interno sono identificati – quali componenti del patrimonio culturale – elementi naturali e artificiali, areali e puntuali, vincolati e non.
Con questa carta si è voluta realizzare una sorta di "radiografia", dalla quale emergono gli *elementi dell'ossatura culturale e testimoniale del territorio, alla base dei suoi caratteri contraddistintivi e identitari*.
Ciò non significa non vi siano altri elementi che potrebbero essere compresi all'interno dell'elenco dei materiali di valore, ma sicuramente quelli indicati nella carta sono da interpretarsi come tali, vista la loro presenza e persistenza nell'immaginario collettivo. La carta mostra, in particolare, la consistenza delle emergenze e dei valori del patrimonio culturale, nonché la loro estensione a comprendere ampie aree del Carso, tutto il sistema dei borghi e della sentieristica. Ugualmente significativa è la presenza di ambiti a parco e a pastino che, dal Ciglione, si insinuano sino alle aree più interne della città. In corrispondenza del centro storico del capoluogo, i borghi austriaci testimoniano importanti momenti di pianificazione che hanno segnato la nascita della città capitale. Anche questo insieme di spazi è particolarmente esteso e ben tenuto, dandosi come un lungo e largo affaccio sul mare, in parte mediato dall'insediamento di Porto Vecchio.
Da questa prima ricognizione, l'area a est della città, molto popolata, è risultata poco segnata da presenze di valore. Le analisi di Piano hanno però ampliato i criteri di selezione dei caratteri di pregio individuando, anche in questo settore urbano, un'interessante compresenza di aree edificate, aree coltivate e pastini.

Tra le fonti utilizzate

Piano Territoriale Regionale Particolareggiato della Costiera Triestina, coord. arch. L. Semerani, 2001.
Analisi Piano Particolareggiato zone B0b di Opicina, arch. G. Gambirasio, 2002.
Analisi Piano Particolareggiato zone B0b Basovizza, arch. G. Gambirasio, 2002.
Il Sistema del Verde dei percorsi e degli spazi urbani, allegato alla Variante n. 66 a cura di Pirzio Biroli, 1995.
Piano delle Antenne, arch. G. Gambirasio, 2001.
Sergio Ciriello, *Sentieri del Carso Triestino*, 1997.
Carta dei luoghi identitari, Ufficio di Piano del Comune di Trieste, 2012.

piste sicurezza antincendio

piste cai

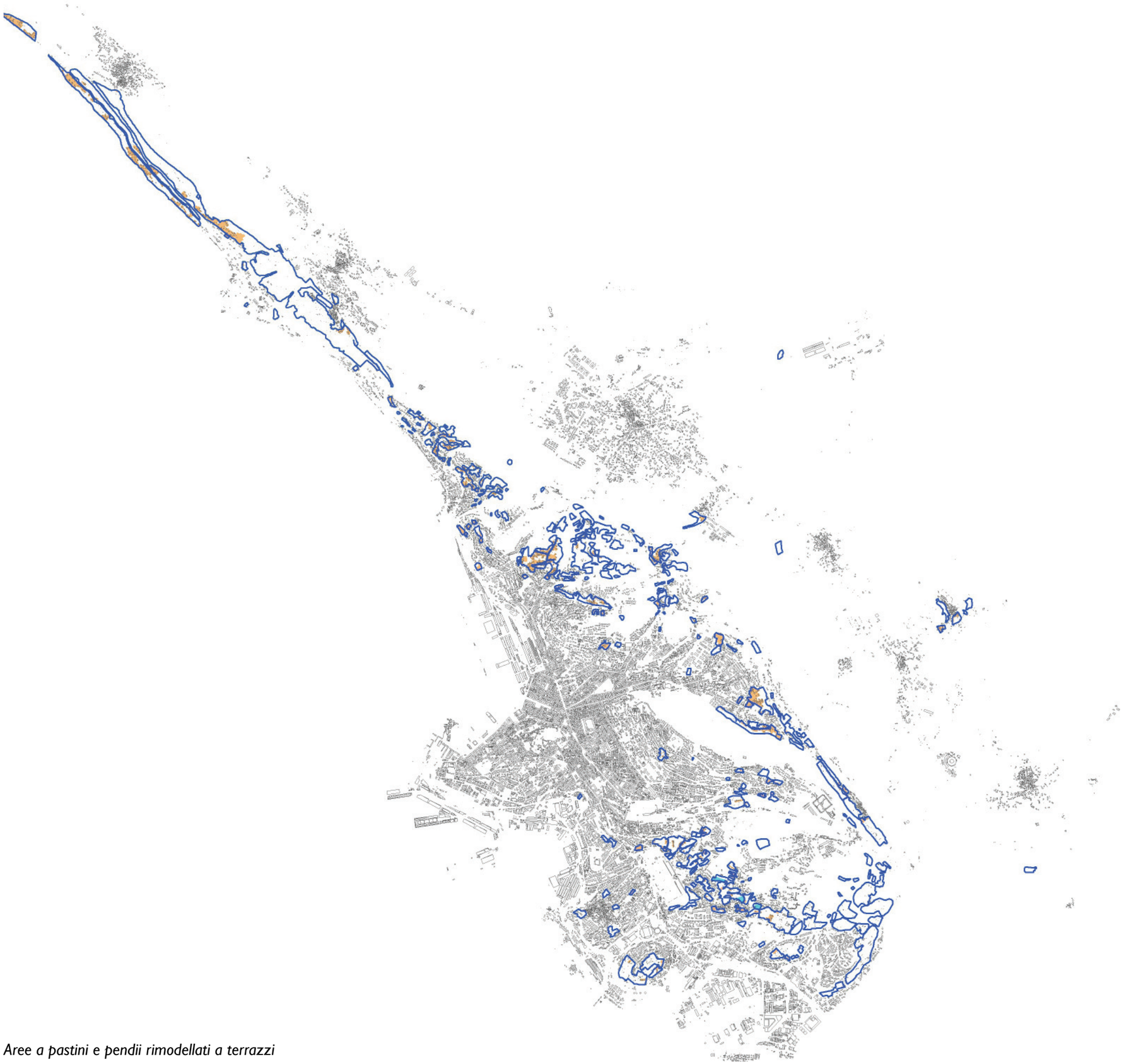
scala 1 : 30.000

Tra gli elementi costitutivi del paesaggio vi sono anche i sentieri e i percorsi che permettono di fruire degli elementi notevoli presenti nella provincia di Trieste. Questo elaborato mostra la ricchezza di sentieri e carrarecce, esito di un lungo processo di antropizzazione che ancora oggi offre condizioni di pressoché totale attraversabilità del territorio.

Fonti
Ispettorato agricoltura e foreste di Gorizia e Trieste.



Sentieri e percorsi del territorio della provincia di Trieste



Aree a pastini e pendii rimodellati a terrazzi

Il paesaggio del mosaico agricolo del flysch è connotato dalla presenza dei *pastini*, che concorrono a strutturare un ambito di scala territoriale abitato fin dai tempi antichi (vedi Piano struttura di area vasta).
Seguendo la morfologia del suolo, i pastini danno luogo a due situazioni differenti:
- la zona della costiera, a vigneti e oliveti;
- la zona periurbana, in cui hanno luogo anche attività di orticoltura e floricoltura.

La superficie totale delle aree pastinate, così come risulta dallo studio geologico, è pari a 4.812.858 mq.
Di questi, 1.181.642 mq sono edificabili in base al piano vigente (Variante n. 66), con 818.451 mq già edificati.



Pastini in abbandono incespugliati (rilievo 2012)



Recuperi dei muri non rispettosi del contesto



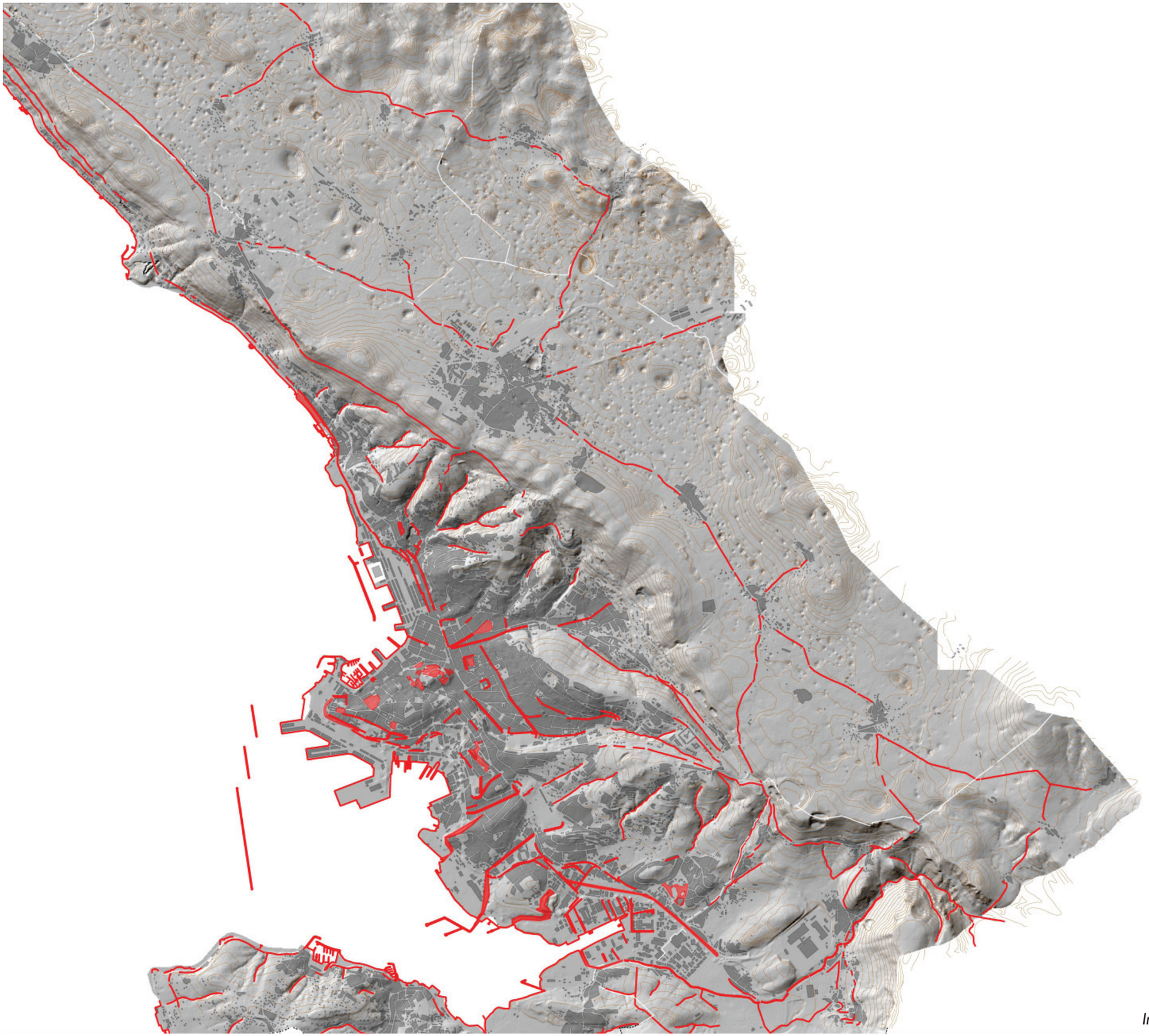
Pastini e pendii rimodellati a terrazzi (fonte: studio geologico)

Le carte antiche e le foto storiche mostrano il paesaggio del mosaico agricolo del flysch come un ambito connotato da un principio insediativo rado e strettamente connesso alla presenza di orti e coltivi, o di ville signorili.
Nei piani regolatori del passato questo paesaggio è stato prioritariamente inteso come luogo di un'espansione urbana di tipo concentrico rispetto alla città esistente.

Quartiere di S. Giovanni in una ripresa fotografica d'epoca



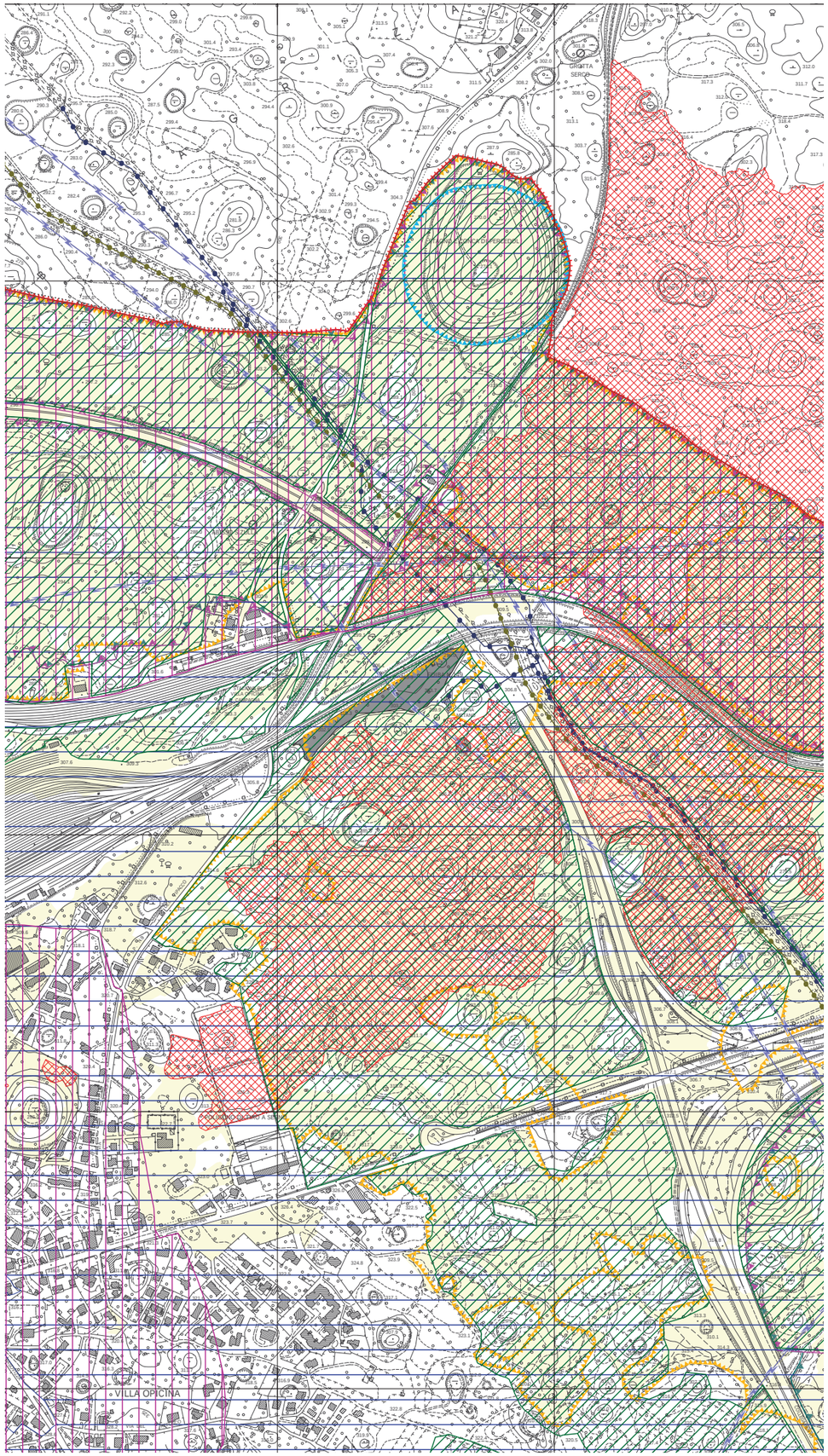
Comune di Trieste, Ripartizione XII-Lavori Pubblici, ing. F Polacco, Piano Regolatore Generale Comunale, 1965. Scala 1:5.000, Ufficio visure Piano Regolatore Comune di Trieste (Piano adottato in data 12.7.1965), estratto della zonizzazione tra Prosecco e Roiano che mostra l'espansione di aree edificabili e strade sulle zone terrazzate.



2.4.3 Analisi geologiche

Lo studio geologico fa parte degli allegati del Piano e costituisce un altro importante aggiornamento sullo stato fisico dei luoghi. (Vedi All. 1 Studio geologico) Infatti se, ai sensi della L.R 27/88, tale studio riguarda le aree che "contemplino attività edificatoria", esso interessa di fatto l'intero territorio comunale e rappresenta un contributo significativo alla realizzazione di un quadro quanto più completo dello stato fisico del territorio triestino, attraverso *approfondimenti analitici sulle questioni geologiche, idrologiche e sismiche*.
L'analisi geologica si pone in continuità con gli studi condotti nell'ambito della Variante n. 66, aggiornandoli. È stato inoltre svolto un importante lavoro di *verifica delle criticità territoriali*, concentratosi soprattutto sulle principali linee di impluvio, che si configurano come zone di criticità idraulica con effetti diretti sulla sicurezza delle aree urbanizzate.
L'*analisi sulla stabilità dei versanti, il tema della permeabilità dei suoli, dell'acqua, degli impluvi*, in ambiti già edificati e non, sono stati fondamentali per le scelte pianificatorie, anche finalizzate alla *prevenzione del rischio idrogeologico*.
Lo studio geologico ha altresì contribuito alla ricognizione degli elementi costitutivi del paesaggio e alla loro successiva identificazione nel progetto del nuovo Piano, quali elementi di carattere paesaggistico (*doline, grotte, pastini e terrazzamenti*). Ciò ha consentito la messa a punto di normativa tecnica specificamente dedicata alla loro salvaguardia e valorizzazione.

Impluvi e micro aree verdi urbane (Elaborazione Ufficio di Piano)



Beni soggetti alla tutela - D.Lgs. 42/04 e s.m.i.

- Beni culturali - Art. 10 commi 1 - 3 lett. a)-d) - 4 lett. f)-g)
- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico - Art. 136
- Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia - Art. 142 comma 1 lett. a)
- Territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia - Art. 142 comma 1 lett. b)
- I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna - Art. 142 lett. c)
- Territori coperti da foreste e da boschi - Art. 142 comma 1 lett. g)
- Zone gravate da usi civici - Art. 142 comma 1 lett. h)
- Zone di interesse archeologico - Art. 142 comma 1 lett. m)

Vincolo idrogeologico - R.D.L. 3267/23

- Terreni sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici

Vincoli di natura ambientale

- Rete Ecologica Europea "Natura 2000" - D.P.R. 357/97 e s.m.i.
  Zone di Protezione Speciale ZPS - IT3341002
- Rete Ecologica Europea "Natura 2000" - D.P.R. 357/97 e s.m.i.
  Siti di Importanza Comunitaria ZSC - IT3340006 - ZSC - IT3340007
- Piani di gestione forestale vigenti
- Cavità tutelate - D.G.R. 4046/96

Rischi ambientali

- Sito inquinato di interesse nazionale "Trieste" - D. M. 468/01 - D. M. 639/03
- Aree inquinate individuate dalla Regione "SIQUI" ai sensi D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

Controllo dei pericoli di incidenti rilevanti - D.Lgs. 334/99 e s.m.i.
desunti dai PEE "piano di Emergenza Esterno" art. 20

- Aree a rischio incidente rilevante con lesioni reversibili
- Aree a rischio incidente rilevante con lesioni irreversibili
- Aree a rischio incidente rilevante con inizio letalità
- Aree a rischio incidente rilevante con elevata letalità

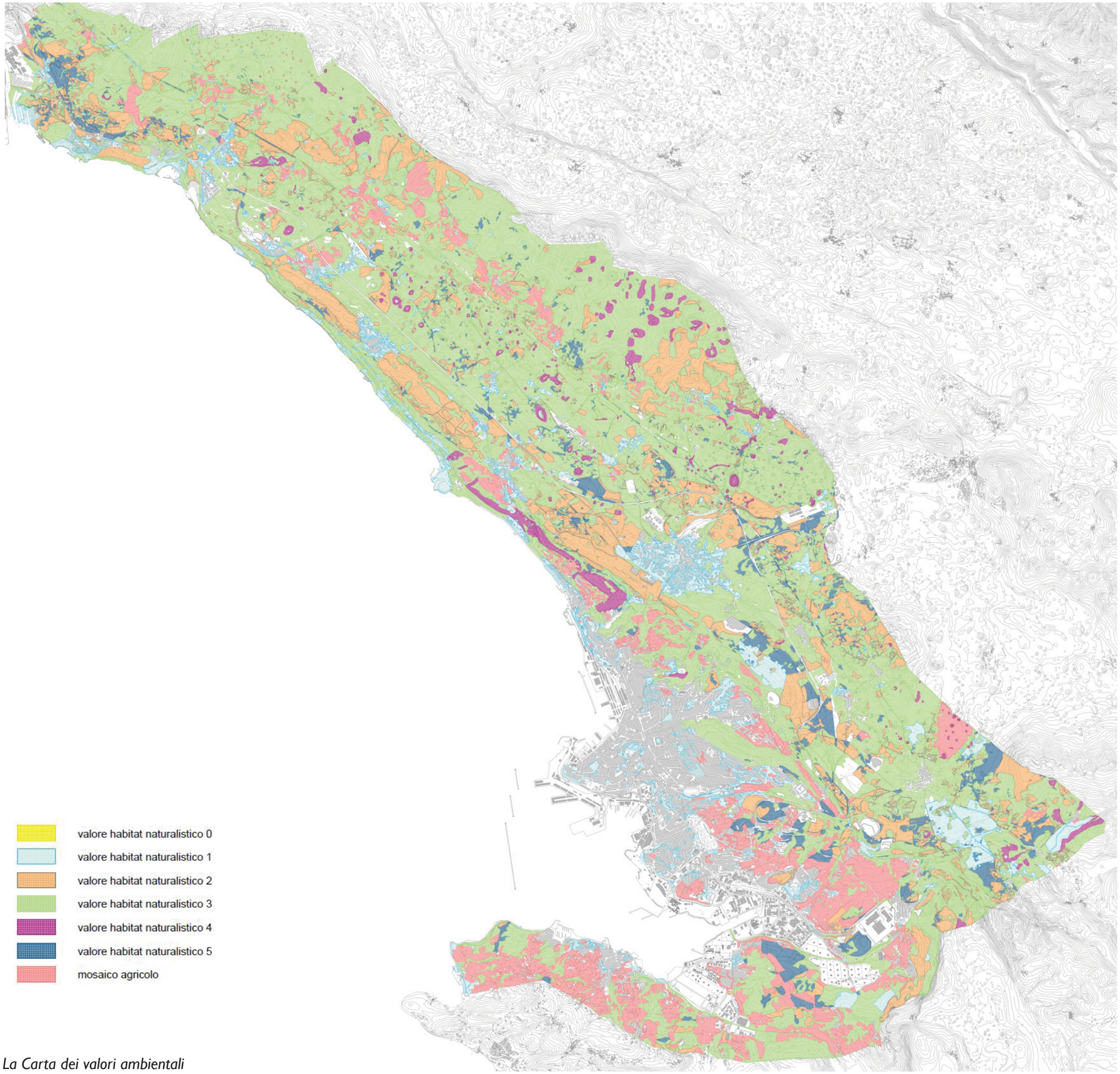
Vincoli particolari

- Aree percorse dal fuoco - L. 353/00 e s.m.i.
- Fascia rispetto osservatori non professionali - L. R. 15/07
- Fascia rispetto osservatori professionali - L. R. 15/07
- Oleodotto
- Metanodotto
- Elettrodotto

2.4.4 Vincoli

Nella tavola sono riportati gli *ambiti di tutela ai sensi del DLgs 42/04 Codice dei beni culturali e del paesaggio, le aree sottoposte a vincolo idrogeologico, la Rete Ecologica Europea Natura 2000, le aree a rischio ambientale e ulteriori aree sottoposte a particolari vincoli.*
Si precisa che alcune tipologie di vincolo (quali, ad esempio, distanza dalle linee di costa, superfici boscate, superfici percorse da incendio) sono di natura dinamica, e quindi suscettibili di modifica nel tempo; pertanto la rappresentazione grafica costituisce una ricognizione indicativa dei vincoli, che andrà periodicamente sottoposta a verifica.
Per quanto attiene al comma 2 dell'articolo 142 del DLgs 42/04, si è ritenuto di escludere le sole aree che, alla data del 6 settembre 1985 (come previsto dalla lett. "a. erano delimitate negli strumenti urbanistici come zone A e B").
Con riferimento al RDL 3267/23 Vincolo idrogeologico e alla LR 9/07 Norme in materia di risorse forestali, il nuovo PRGC riporta le *aree sottoposte a vincolo idrogeologico*, senza operare l'esclusione – come peraltro richiesto dall'Ispettorato agricoltura e foreste di Gorizia e Trieste – richiamata all'art 51 comma 1 della citata normativa regionale.

Estratto Tavv. A5 Vincoli, scala 1:5.000



La Carta dei valori ambientali

2.4.5 Temi e luoghi di progetto

Il funzionamento ecosistemico del territorio

Sulla base dei molteplici contributi di esperti e operatori coinvolti nella stesura del nuovo strumento urbanistico, il tema ambientale riveste nel Piano un ruolo primario. L'obiettivo è assumere come elemento strutturale del territorio la rete degli spazi aperti e il complesso mosaico agricolo, nelle loro diverse valenze legate a *quattro aspetti principali: la biodiversità, la biomassa, le funzioni ecosistemiche e la rarità.*

In sintesi, è possibile osservare che il sistema ambientale del territorio triestino è ricco e articolato per ciò che concerne l'assetto vegetazionale e faunistico. Nel Carso sono presenti circa 1.400 specie su circa 1.200 ettari di estensione.

Tale sistema presenta tuttavia anche punti di forte criticità, determinati da evidenti discontinuità, in particolare nell'area più fortemente urbanizzata, e dalla scarsa manutenzione dovuta all'abbandono delle attività agricole e silvopastorali.

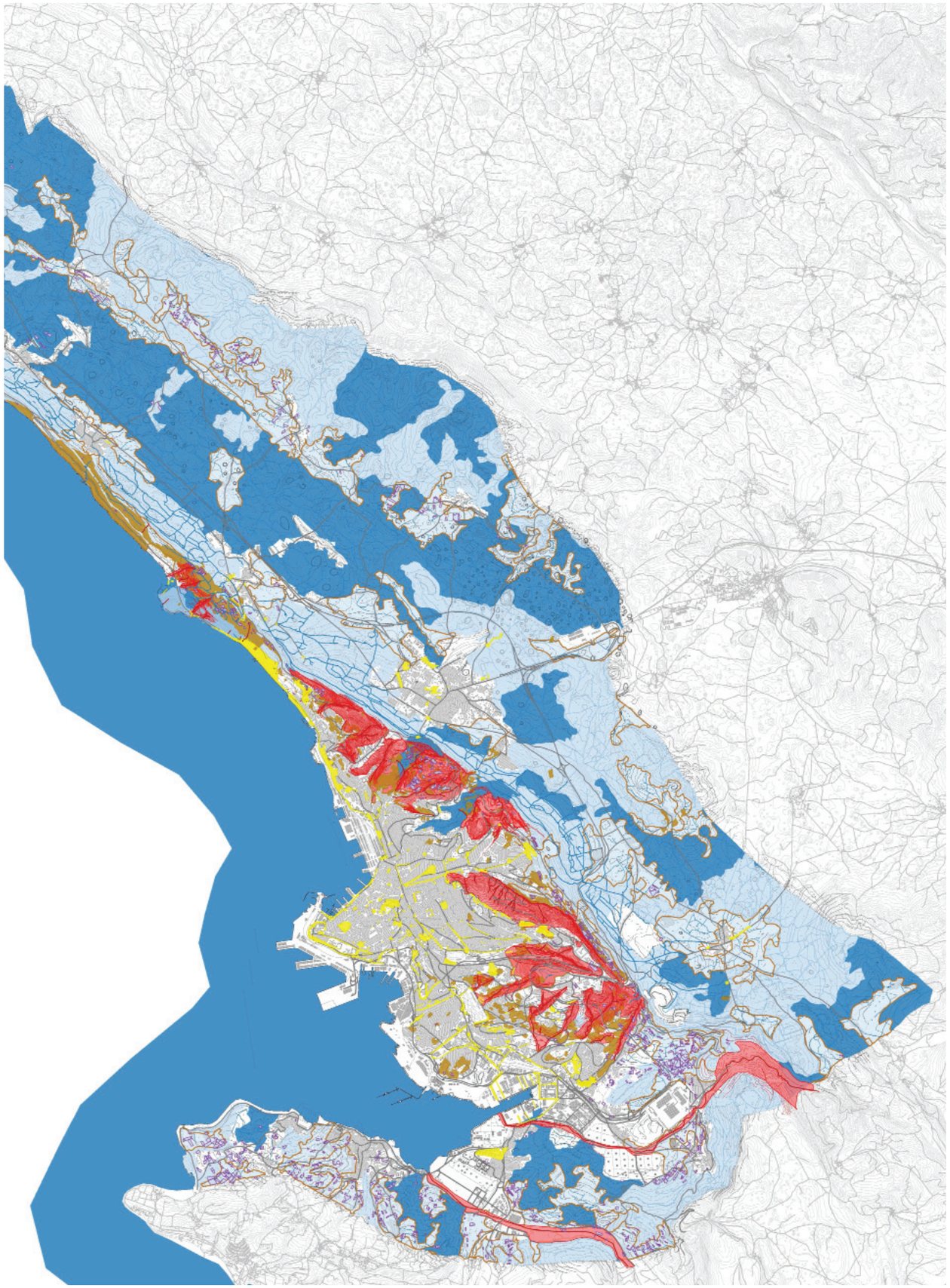
La *Carta dei valori ambientali* è una tavola interpretativa che si fonda sull'uso del suolo e sulla corrispondente Carta degli habitat. A ciascun habitat vengono assegnati specifici valori già definiti nel Manuale degli habitat FVG e individuati nella tabella qui riportata.

I differenti valori degli habitat vengono pesati e portano alla classificazione del territorio in categorie: dal valore 5, più alto, al valore 0.

La *graduatoria finale dei valori esprime la "dinamicità" degli habitat*. Risultano cioè di valore più alto quegli habitat, come le lande e le aree di riproduzione delle specie faunistiche, dove più numerose sono le specie (faunistiche e floristiche), così come il mosaico agricolo, che concorre al funzionamento ecosistemico del territorio.

Biogeografia
Rarità
Maturità
Naturalità
Diversità_strutturale
Valore_Ecologico
Valore Habitat
Valore_floristico_potenziale
Valore_faunistico_potenziale
VALORE COMPLESSIVO

Tabella dei descrittori dei valori: il valore complessivo riportato sulla tavola è una media pesata che tiene conto di tutti gli elementi della tabella. (con il contributo del prof. L. Poldini)



La fauna in città

L'individuazione dei siti riproduttivi delle specie rare mostra la presenza di *numerosi habitat anche interni alla città densa*.

Attualmente tali siti, esterni alle zone tutelate, sono a rischio di cancellazione. La loro presenza costituisce un patrimonio ambientale, di cui il nuovo strumento urbanistico tiene debito conto.

La conquista del mare

Tema di progetto per la definizione di una rete ambientale il più possibile continua e interconnessa è, anche, la *riconquista delle connessioni tra gli habitat del Carso e quelli del mare*.

Oggi il fronte mare costituisce un bordo duro, edificato, artificiale, che impedisce sia un rapporto tra gli ambienti naturali dell'altipiano e marini, sia collegamenti tra le zone più frequentate a uso turistico e ricreativo.

Le così dette *"micro-aree di naturalità"* rappresentate dai parchi, dalle aree verdi (anche di risulta), dai viali alberati ("filamenti di naturalità") che si trovano dentro la città, se rafforzate e interconnesse, costituiscono un'importante risorsa. Una risorsa per implementare le continuità ecologiche del sistema ambientale di Trieste e del suo territorio e per consentire ai corridoi di naturalità di raggiungere il fronte acqueo.

Lo sviluppo agricolo, paesaggi da mantenere e paesaggi da ripristinare

Nel passato l'equilibrio tra salvaguardia del sistema ambientale e sviluppo agricolo era garantito dalla concomitanza di interessi tra produzione e buon funzionamento del territorio. A sua volta questo equilibrio ha costruito gran parte del paesaggio italiano, per lo più riconoscibile come paesaggio agrario.

Anche la costruzione del paesaggio del Carso e del Ciglione, così come presenti nell'immaginario e per ciò che ancora è possibile osservare (nonostante riforestazione forzata e abbandoni), è l'esito della "razionalità" che le forme produttive pre-tecnologiche mettevano in atto. Le lande del Carso, risultato di un uso zootecnico intensivo, ne sono l'esempio più evidente.

Obiettivo di progetto è il rafforzamento del "mosaico agricolo" caratterizzato dall'avvicendamento di aree coltivate, pastini, radure e boschi stabili. Tema del Piano è la valorizzazione di un utilizzo agricolo del territorio che consenta di preservare le aree di pregio, in quanto sistema per produzioni di alta qualità da associare alla fruizione turistica e ludica del paesaggio.

Lo stato dell'agricoltura nel Carso è già oggetto di studi e progetti recenti, volti a contrastare l'abbandono delle pratiche rurali. Tali analisi ed esperienze mostrano chiaramente come oggi la tutela ambientale non debba essere più concepita solo come vincolo all'attività agricola. In tal senso, il concetto di "mosaico ambientale" porta al centro dell'attenzione la valorizzazione di tale attività anche dal punto di vista della conservazione di habitat prioritari, laddove *all'agricoltura viene riconosciuta una valenza "multifunzionale" (produttiva, legata allo sviluppo del turismo, di presidio e manutenzione del territorio, di conservazione attiva di habitat di valore)*.

Le richieste che gli agricoltori hanno avanzato all'amministrazione sotto forma di domande specifiche (tavoli della fase di ascolto) e di documenti (Masterplan del Carso) si possono sintetizzare nei seguenti punti:

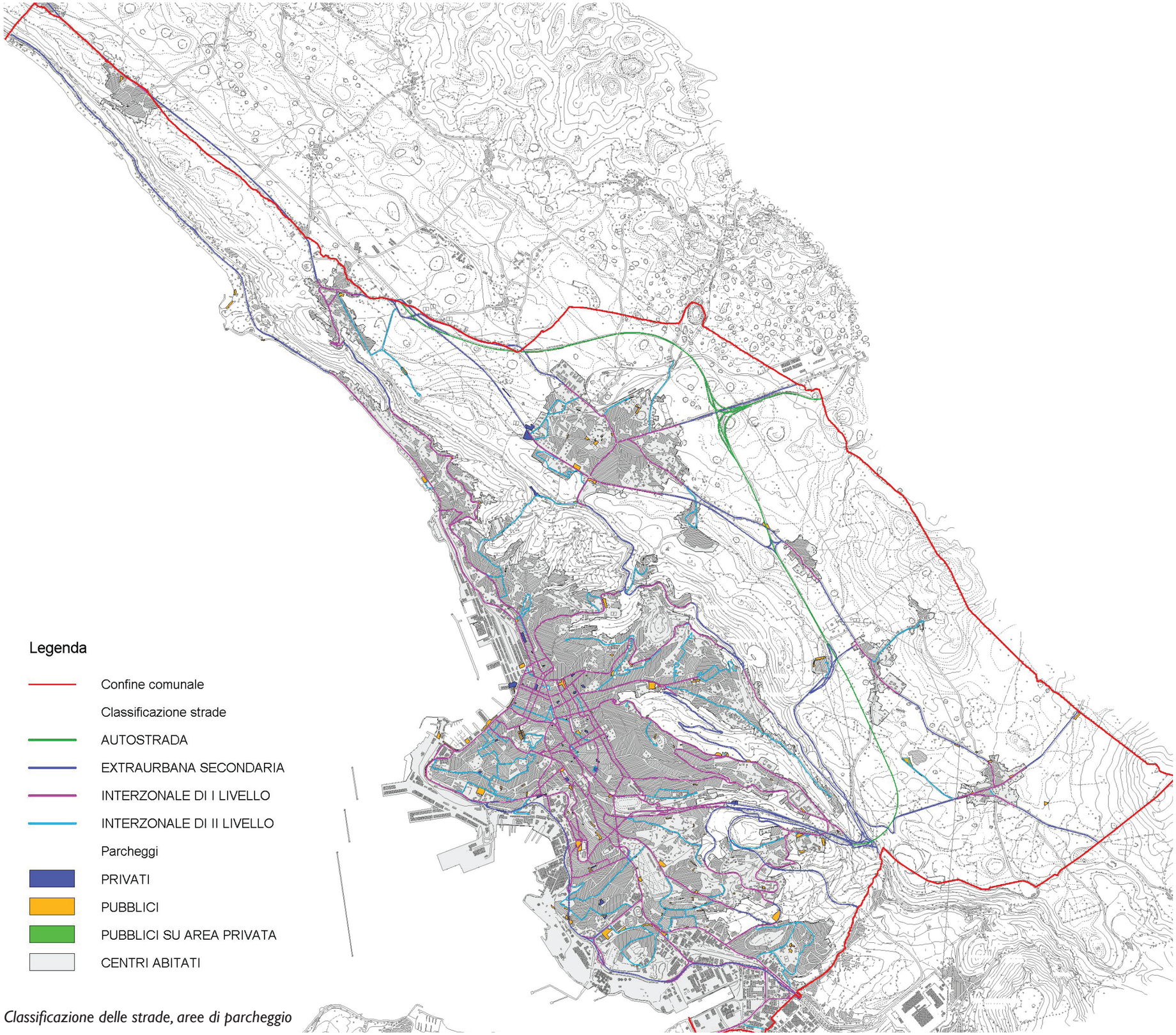
- semplificazione di procedure e norme per l'insediamento di nuove aziende o per l'ampliamento di quelle esistenti;
- redazione di piani di valorizzazione delle valenze enogastronomiche per il potenziamento dell'offerta turistica del Carso;
- chiarezza delle regole per gli interventi sulle aree pastinate.

Fonti

- GAL Carso-LAS Kras, Masterplan del Carso, Progetto per lo sviluppo rurale del Carso Triestino, 2012-2016.
- Progetto di un sistema di fruizione del Carso connesso ad alcuni tipi di produzione agricola, tavola allegata al masterplan del Gal, 2011 (proposta di valorizzazione del territorio produttivo elaborato dagli agricoltori delle "comunelle" (o usi civici).
- L. Poldini, Linee guida per un piano di recupero della ruralità in Comune di Trieste sull'altipiano carsico, 27 novembre 2012.
- Comunanza Agrarna Skupnost Jus Comunelle Srenje Vicinie, Provincia di Trieste, Progetto Multifunzionale e programma integrato per il recupero ambientale e per lo sviluppo dell'agricoltura e del turismo sul Carso triestino,.
- tavoli di ascolto sul tema della produzione agricola e sull'ambiente.



Schema preliminare del sistema ambientale



Classificazione delle strade, aree di parcheggio

2.5 mobilità sostenibile

2.5.1 Accessibilità stradale

Trieste presenta diversi limiti fisici, naturali e infrastrutturali, che rendono generalmente difficoltosa l'accessibilità alla città.
È raggiungibile dal resto d'Italia soltanto attraverso tre infrastrutture viarie, che si sviluppano affiancate: la Strada Costiera (SR 14); il raccordo autostradale (RA 13), che porta dall'autostrada A4 e alla Grande Viabilità Triestina (GVT), unica vera direttrice di ingresso alla città per il traffico proveniente dal resto della Penisola; la strada provinciale del Carso (SP 1), destinata prevalentemente a un traffico locale.
La GVT e la SP1 raccolgono anche i flussi di traffico diretti verso Trieste e provenienti dai confini di stato collocati a nord e a est della città (Fernetti, Pesek, ecc.), distribuendoli verso le strade di accesso vero e proprio alla città, quali Strada nuova per Opicina (SR58), Strada per Basovizza, via Brigata Casale, Strada di Fiume, ecc.
L'accesso da sud è quello che presenta migliori caratteristiche in termini infrastrutturali: il completamento della tratta Lacotisce-Rabuiese e i tronchi stradali della GVT garantiscono un buon collegamento per i flussi provenienti da Muggia e dall'Istria, anche attraverso il confine internazionale di Rabuiese.

Per quanto riguarda le *principali criticità del sistema di accesso a Trieste*, è innanzitutto importante sottolineare che la GVT, completata nel 2008, costituisce una tangenziale di cintura che, per la presenza del mare, non consente un anello completo intorno alla città . Manca infatti il collegamento sul lato ovest, in cui i flussi sono costretti a distribuirsi sulla viabilità urbana principale, da via Flavia, alle Rive e a viale Miramare-Barcola, per raggiungere la Strada Costiera.
A sud, il tracciato della GVT e il sistema di svincoli indirizza inoltre la maggior parte dei flussi diretti in città lungo l'unica uscita collocata a valle della Galleria Carso.
Un ulteriore elemento di criticità riguarda la questione dell'accesso da nord: le poche infrastrutture esistenti conducono a strade comunali che male si adattano a un ruolo di ingresso alla città (Strada del Friuli, via Commerciale, ecc.).
La Strada Costiera presenta evidenti limiti di capacità, sia per la sua stessa sezione, sia per le caratteristiche funzionali dei tracciati viari dove essa confluisce. Soffre altresì di problematiche strutturali, che impongono l'adozione di limitazioni al transito dei mezzi pesanti. Per questi motivi la Costiera non può essere considerata un vero e proprio accesso alla città e, in tal senso, ne andrebbe rivalutata la vocazione futura, probabilmente più orientata a una funzione prettamente turistica.

Spostamenti interni

Con riferimento alla viabilità privata e all'offerta stradale, si osserva che lo sviluppo della città lungo l'arco costiero ha conseguenze inevitabili sui collegamenti. Collegamenti che si caratterizzano per una ridotta possibilità di alternative dei tracciati. Tramite la realizzazione di un grafo che rappresenta tutta la principale viabilità esistente, l'offerta di viabilità stradale è stata modellizzata nell'ambito del procedimento di redazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), approvato dal Consiglio Comunale nell'estate 2013.
Un intervento infrastrutturale rilevante per la città è costituito dalla recente riqualificazione delle Rive, che ha consentito di incrementare sensibilmente i livelli di capacità del collegamento viario tra piazza Libertà e Campo Marzio. L'asse delle Rive costituisce una delle più importanti connessioni urbane. Allo stato attuale ha principalmente una funzione distributiva del traffico lungo le diverse arterie che, dalle Rive stesse, si dipartono. Va ricordato, infatti, che il traffico che utilizza le Rive in modo longitudinale dalla stazione centrale a Campo Marzio e viceversa non arriva al 20% del traffico totale. Nei prossimi anni sono previsti ulteriori sviluppi in tema di offerta di viabilità urbana. In particolare, l'area di piazza Libertà è interessata da un intervento di riqualificazione; interventi infrastrutturali riguardano anche l'area di Cattinara, in relazione all'Accordo di Programma finalizzato alla ristrutturazione del comprensorio ospedaliero (sono previste diverse rotatorie, con l'obiettivo di migliorare alcuni nodi strategici della zona, e una bretella di collegamento tra la ex SS 202 e il polo cardiologico).
Nello scenario attuale non emergono elementi di particolare criticità legati alla circolazione stradale. La capacità delle strade cittadine è sufficiente in relazione alla domanda odierna di mobilità. Alcuni livelli di servizio poco accettabili si hanno solo in alcuni punti e per brevi periodi nelle ore di punta della giornata.
Rimane comunque evidente un problema generale relativo ai collegamenti nord-sud di attraversamento della città. Mentre in direzione nord sono infatti disponibili due assi importanti (Rive e viale D'annunzio-viaCarducci), in direzione sud se ne dà solo uno (Rive). L'asse delle Rive rappresenta inoltre un ostacolo fisico al rapporto tra il centro storico della città e il mare. Tale ostacolo potrebbe essere risolto solamente con un sottopasso, che andrebbe però a coinvolgere l'area di Piazza Unità.
Ulteriori problemi per l'assetto attuale del sistema stradale potranno emergere dallo sviluppo di nuove aree e insediamenti, nonché dall'esigenza di riqualificazione di alcuni ambiti della città. In tal senso è opportuno sottolineare gli impatti sul sistema della viabilità che potrebbero avere le previsioni per Porto Vecchio. Nello specifico, elementi di criticità potranno riguardare sia il collegamento tra le aree del Porto Vecchio, il Porto Nuovo e la GVT (i cui flussi di traffico, in assenza di nuove infrastrutture, sono destinati a utilizzare l'attuale asse viale Miramare-Rive-Passeggio Sant'Andrea), sia la medesima area del Porto Vecchio, estesa e suscettibile di ampio sviluppo, i cui traffici sono destinati a gravare sulle esistenti infrastrutture (viale Miramare, piazza Libertà, corso Cavour ecc.), probabilmente non sufficienti. La ristrutturazione di Porto Vecchio richiede quindi un'attenzione particolare al progetto delle infrastrutture interne e di raccordo al sistema urbano nel suo complesso.

Porto

Per quanto riguarda lo sviluppo del porto, le opere previste dal Piano Regolatore del Porto per la mobilità cittadina riguardano le aree del Porto Vecchio e quelle legate allo sviluppo del Molo VIII.
La vocazione di Porto Vecchio è quella di diventare progressivamente parte integrante del tessuto urbano.
Per quanto riguarda lo sviluppo del Molo VIII, è previsto il raccordo con il sistema della GVT, attraverso uno svincolo nella zona di via Errera. La realizzazione di tale opera riveste un ruolo strategico sia per la mobilità relativa alle strutture portuali, sia per la mobilità urbana che necessita di essere sgravata dai flussi legati alle attività portuali stesse.
Qualora dovessero verificarsi le ipotesi portuali di un raddoppio del traffico container con la massima espansione del Molo VIII, si ritiene di difficile praticabilità l'ipotesi di un ulteriore potenziamento della GVT. Più interessanti potrebbero invece rivelarsi soluzioni volte al potenziamento del trasporto su ferro e all'utilizzo dell'attuale infrastruttura della GVT in orari di morbida.

Ezit

La Zona industriale della città è soggetta al redigendo Piano Territoriale Infraregionale sviluppato da Ezit. Sotto il profilo dell'impatto sulla mobilità è necessario prestare particolare attenzione alle infrastrutture che possono essere interessate dallo sviluppo dell'area.
In linea generale la presenza della GVT e di altri raccordi di collegamento consente un buon livello di servizio stradale agli ambiti in questione. Tuttavia, è necessario valutare con attenzione le possibili ripercussioni sull'adiacente via Flavia, sulle relative intersezioni e sulle altre strade interessate dalla viabilità non industriale.

Interventi infrastrutturali nel PRGC vigente
La Variante n. 66 prevede diversi interventi di tipo infrastrutturale a servizio del sistema stradale.
Molti di questi riguardano fasce di rispetto stradale, allargamenti e rettifiche che vanno attentamente valutati caso per caso, tenendo in considerazione, da un lato, la loro efficacia e importanza, dall'altro, la loro effettiva realizzabilità non solo infrastrutturale ma anche in relazione all'impatto sulla popolazione coinvolta.
Per quanto riguarda gli interventi più consistenti previsti dal PRGC, è possibile effettuare già in questa sede una prima disamina in relazione alla loro attualità e fattibilità. Si analizzano di seguito i principali interventi previsti:
- *galleria di Variante su Strada del Friuli*: l'infrastruttura sembra poco attuabile in termini di costi, anche tenuto conto che l'area è già stata oggetto di recenti interventi strutturali attraverso la realizzazione di piccole varianti al tracciato stradale e di due aree di parcheggio. Inoltre, la galleria proposta non consente né un aumento della capacità complessiva del collegamento viario, né nuovi collegamenti;
- *galleria di collegamento Strada del Friuli-viale Miramare/ via Tor San Piero*: pur realizzando un nuovo collegamento, la galleria proposta sembra poco realizzabile anche in relazione ai recenti sviluppi edilizi delle aree interessate, oltre che in relazione al rapporto costi/benefici;
- *galleria di collegamento via Tor San Piero-via dei Gelsomini*: l'infrastruttura riguarda la viabilità locale e non riveste un interesse strategico;
- *galleria di collegamento Piazza tra i Rivi-via Fabio Severo*: il collegamento è esistente e un suo riutilizzo potrebbe essere interessante in termini di servizio al rione di Roiano; l'aeguamento dell'infrastruttura comporta tuttavia costi la cui sostenibilità è da valutare, anche in riferimento ai benefici più ampoi effettivamnte indotti da tale operazione;
- *sistema di by-pass delle Rive*: la previsione è coerente con le esigenze derivanti dai collegamenti nord-sud dell'area centrale della città, ai flussi di traffico indotti dallo sviluppo del Porto Vecchio e alle altre criticità già evidenziate; si tratta comunque di un intervento compesso, la cui fattibilità dovrà essere attentamente valutata ;
- *galleria via del Teatro Romano-Galleria Sandrinelli*: l'esistente collegamento sotterraneo viene a mancare in relazione al costruendo Park San Giusto;
- *galleria via Commerciale-via Cantù*: l'infrastruttura, interessante per un collegamento allo stato attuale evidentemente carente, presenta tuttavia diverse problematiche in merito alla sua realizzabilità e ai costi connessi;
- *galleria via Cantù-via Valerio*: i costi della infrastruttura non sembrano giustificati dai benefici che ne deriverebbero;
- *galleria Rotonda del Boschetto-via Revoltella*: un collegamento di questo tipo potrebbe risultare utile ai fini di eliminare la caratteristica di rione a "fondo cieco" di via Giulia-San Giovanni e di creare un collegamento tra le due principali vallate della città; tuttavia, è necessario evidenziare che i costi e gli impatti da prevedere risultano tutt'altro che irrilevanti;
- *galleria piazzale De Gasperi-via Costalunga*: tale proposta costituisce un naturale proseguimento del collegamento di cui alla infrastruttura Rotonda del Boschetto-via Revoltella e costituisce una alternativa alla galleria di Piazza Foraggi; ovviamente le criticità di questa realizzazione strettamente si legano a quelle del tratto precedente già evidenziate;
- *galleria via Santa Maria Maddalena-via del Follatoio*: tale proposta costituisce un naturale proseguimento del collegamento di cui alla infrastruttura piazzale De Gasperi-via Costalunga; tuttavia il rapporto costi/benefici potrebbe non essere giustificato e comunque valgono le considerazioni di cui ai punti precedenti;
- *galleria largo Mioni-via D'Alviano*: l'infrastruttura, oggetto di diversi livelli di progettazione e di opposte valutazioni in termini di efficacia nell'ambito del sistema della viabilità, rappresenta un elemento da approfondire opportunamente anche per la sua capacità di supportare la formazione di una sorta di circonvallazione interna alla città.
Va evidenziato che la necessità di procedere a ulteriori valutazioni in sede di redazione del nuovo Piano Regolatore Generale strettamente si lega all'obiettivo di promuovere forme di mobilità sostenibile. Obiettivo che è alla base del nuovo strumento urbanistico. Le opere infrastrutturali previste dal PRGC vigente sono infatti debitrici di un modello di mobilità ancora fortemente improntato all'utilizzo prevalente del mezzo privato.
La previsione di supportare lo split modale, attraverso lo sviluppo di altre forme di mobilità (in particolare connesse al trasporto pubblico, anche su ferro), sposta la prospettiva verso un progetto infrastrutturale più equilibrato e articolato in diverse tipologie di supporto: non solo quindi la rete stradale, ma anche – come si vedrà nei capitoli successivi – la rete su ferro.

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA

COMUNE DI TRIESTE

Area Pianificazione Territoriale

Programma Urbano dei Parcheggi
Aggiornamento 2005
- Analisi Preliminari -

MACROZONE : SOSTA DIURNA

scala 1:5000 | Tavola 08

Il Sindaco
Roberto Dipiazza

l'Assessore
Giorgio Rossi

Il Direttore Area
Pianificazione Territoriale
Carlo Tosolini

Progettisti:
Ing. Giulio Bernetti
Arch. Marina Cassin

Collaboratori e consulenti:
Geom. Edoardo Collini
Ing. Mauro Pipan
Ing. Paolo Piococo
Per. Ind. Flavio Storchele
P.T. Luigi Vaccotto
Dott. Paolo Venier

Disegnatore:
Geom. Andrea Conti

Collaboratore amministrativo:
Gianna Filippi

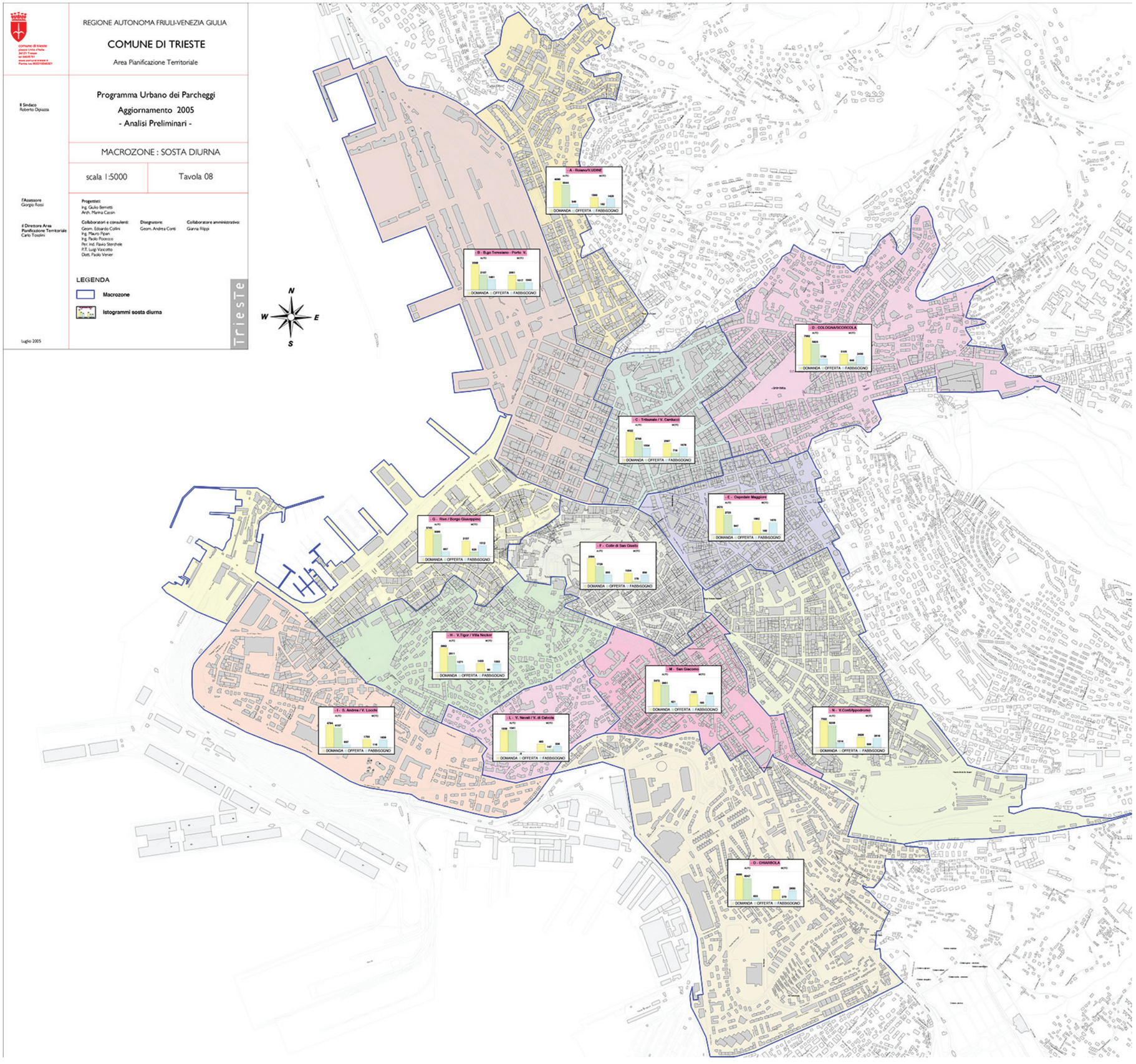
LEGENDA

Macrozone

Istogrammi sosta diurna

Luglio 2005

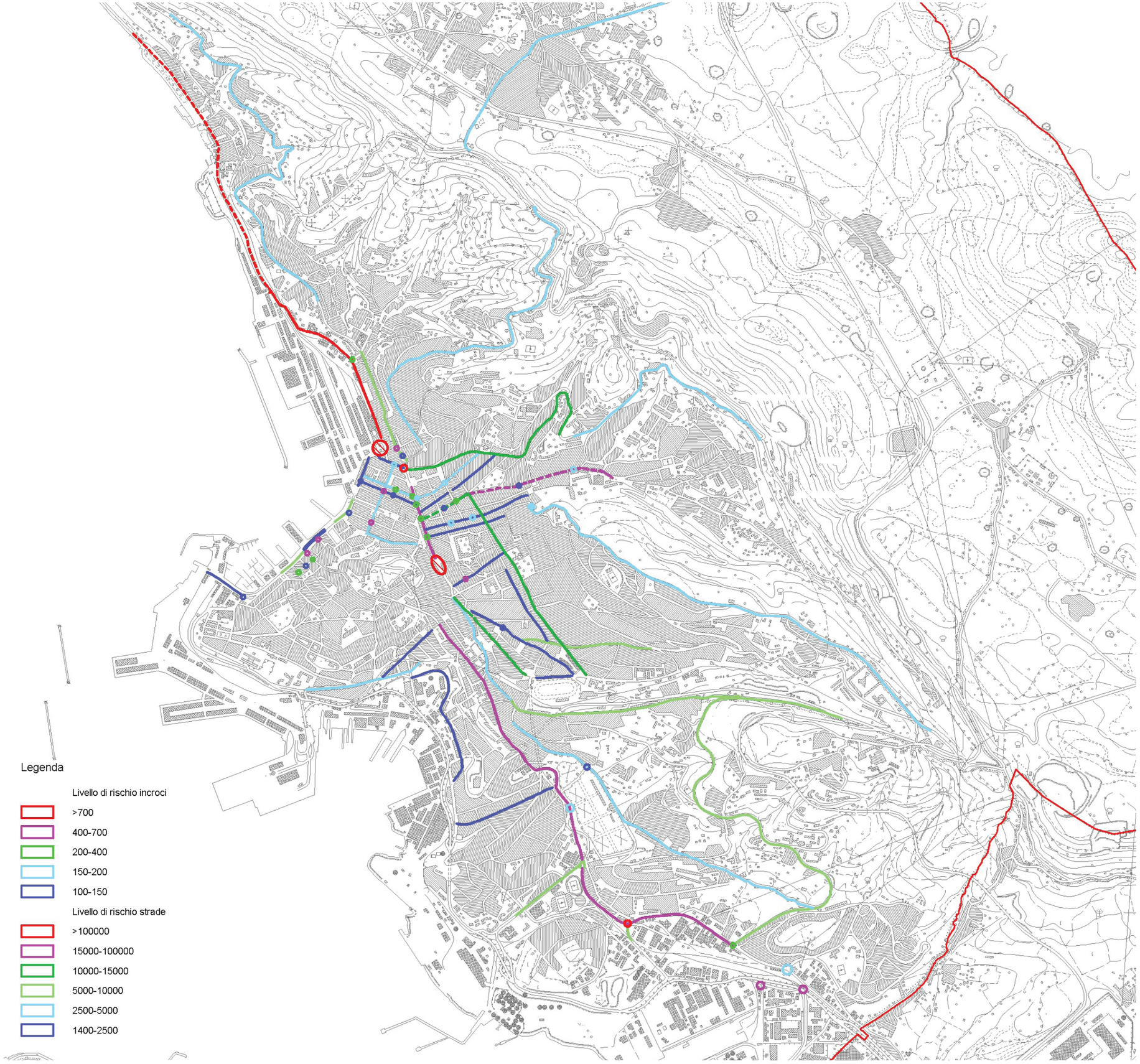
Trieste



2.5.2 Parcheggi e aree di sosta

Un elemento da non trascurare nell'analisi della mobilità della città riguarda la questione della sosta.
Dal punto di vista della domanda, i dati a disposizione fanno riferimento alle analisi del Programma Urbano dei Parcheggi approvato dal Comune di Trieste nel 2007 (i dati sono però riferiti al 2005), dove si sono esaminate con particolare dettaglio le aree centrali della città (il perimetro si legge nella tavola a fianco), maggiormente sensibili alle problematiche di carenza di sosta.
Complessivamente nelle zone del centro è possibile stimare una domanda diurna pari a circa 57.000 autovetture e a 25.000 motocicli. Tale valore scende nelle ore notturne, in quanto le aree dello studio coinvolgono in buona parte una zona del centro a forte richiesta di sosta diurna legata alle attività e ai servizi che vi si svolgono. Più precisamente, la domanda di sosta notturna complessiva è pari a 45.000 autovetture e 18.000 motocicli. Con riferimento alla stima dell'offerta di sosta è ancora possibile riferirsi al Programma Urbano dei Parcheggi (PUP) che, nella medesima area di studio legata alla domanda, evidenzia un'offerta di sosta pari a più di 40.000 posti per autovetture e oltre 4.500 posti riservati esclusivamente alla sosta dei motocicli. Tali dati sono riferiti sia alla sosta su strada, sia alla sosta in impianti di parcheggio e nei box privati. Quasi tutte le aree centrali della città evidenziano quindi una carenza diurna di aree di sosta. Carenza che potrà essere almeno in parte alleviata dalla realizzazione di nuovi impianti a parcheggio, attualmente già giunta a termine (come ad esempio l'impianto in via della Pietà, non contemplato nel PUP a differenza di Park San Giusto ancora in fase di costruzione), o di cui si prevede un rapido avvio (Park Audace). Tale situazione comunque evidenzia la necessità di porre il tema della sosta al centro delle disposizioni del nuovo Piano.
Per quanto riguarda in particolare l'offerta di sosta nei grossi impianti, ulteriori valutazioni possono essere condotte articolando gli impianti stessi in tre livelli a seconda della loro localizzazione.
Un primo livello fa riferimento alla presenza di un ipotetico anello periferico alla città, che consentirebbe a quota parte dei flussi provenienti dall'esterno di lasciare le autovetture private in una fascia più esterna rispetto al perimetro del centro. Allo stato attuale, l'anello sostanzialmente non esiste nella sua completezza e il suo ruolo di attestamento è demandato al funzionamento sporadico di alcune aree di sosta presenti in periferia: a sud della città, le aree di piazzale Cagni, la zona di via Valmaura, l'area adiacente al Cimitero; a est,

Pup, perimetrazione delle aree esaminate e la valutazione del rapporto tra domanda e offerta di sosta nella fascia diurna

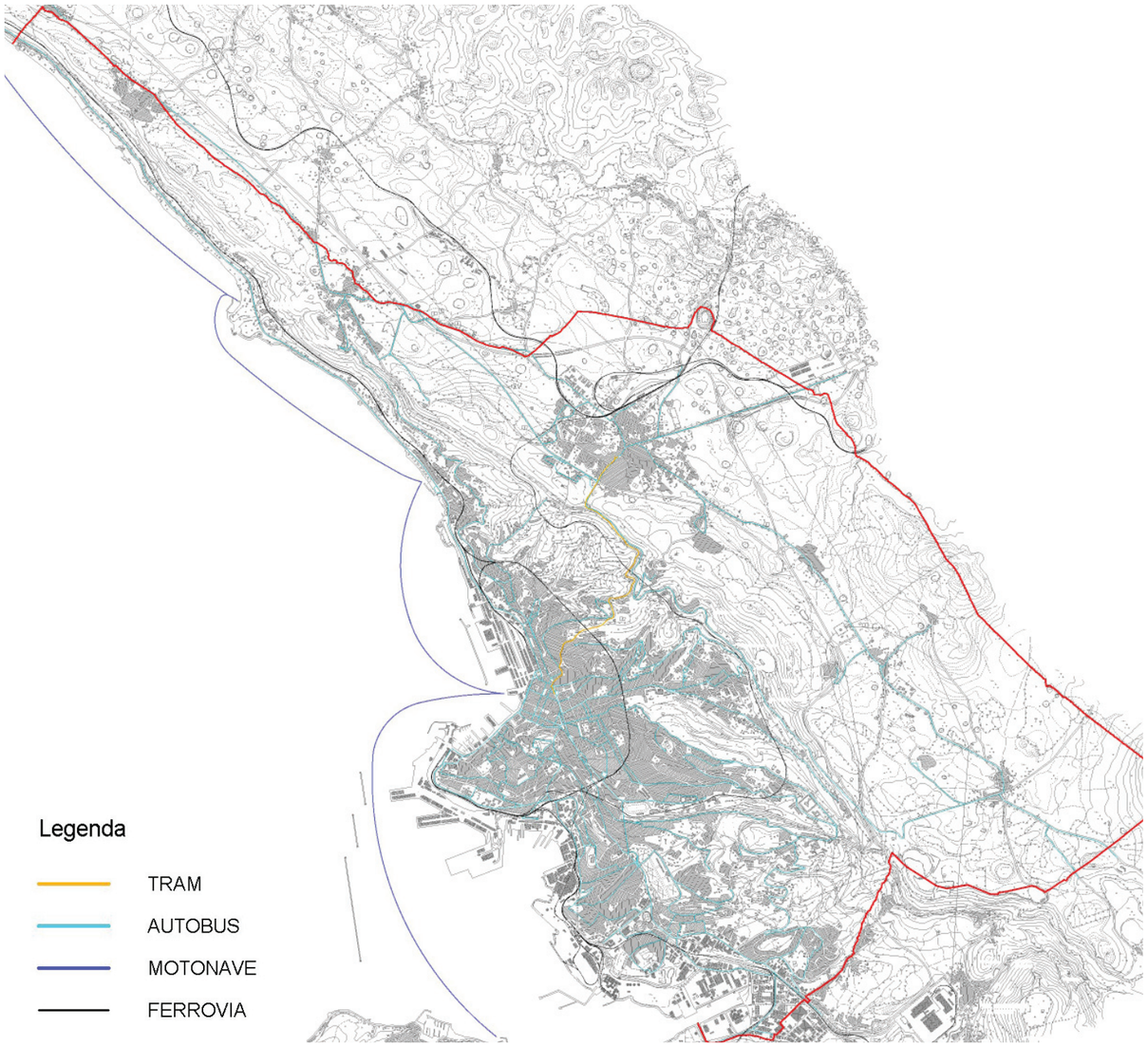


le aree di sosta presenti nei pressi del comprensorio dell'ospedale di Cattinara e nelle vicine vie Forlanini e Marchesetti; a nord, alcune aree collocate nei pressi di Opicina (Quadrivio e altre aree nel centro abitato) e lungo l'asse di viale Miramare, nei pressi di Barcola e di piazzale 11 settembre, dove la sosta di tipo *park & go* viene effettuata prevalentemente nei mesi invernali.
Il secondo livello corrisponde al sistema di impianti di sosta collocati sul perimetro della zona centrale della città. Tali impianti si localizzano in modo sostanzialmente equidistante lungo un anello che ha il centro nel cuore della città e sono, in senso orario: Silos, Foro Ulpiano, via Pietà, Campo San Giacomo (la funzione di questo impianto è tuttavia parzialmente diversa dagli altri, legandosi più strettamente alle attività del rione), via Carli. Questo anello troverebbe il proprio completamento nella creazione di un polo di parcheggio nell'area di Campo Marzio.
Il terzo livello è riferito agli impianti (esistenti o previsti) collocati nel cuore del centro storico della città. È il caso, in particolare, di Park San Giusto in corso di costruzione e di altri possibili impianti di parcheggio previsti dal PUP (per esempio, l'impianto legato alla Stazione Marittima o quello adiacente al Molo Audace-Park Audace). Tali impianti dovrebbero avere una destinazione per buona parte legata alla sosta stanziale dei residenti (in modo da non vanificare la funzione degli altri due anelli di cintura), o avere una funzione strettamente legata ad alcune attività specifiche (accesso a servizi pubblici, attività legate al terminal delle crociere, ecc.).

Dalle valutazioni qui sintetizzate, risulta in primis necessario *strutturare l'anello più esterno*, allo stato attuale soltanto abbozzato. Il secondo anello può invece trovare completamento con la previsione di un parcheggio nel polo di Campo Marzio. Per la loro stessa struttura, i diversi livelli di sosta devono essere inoltre differenziati sotto il profilo funzionale e di destinazione, ricorrendo a opportune e mirate politiche di sosta.
La distribuzione sul territorio delle aree di sosta esistenti mostra altresì la necessità di *individuare nuove aree o contenitori (pubblici o privati) specificamente dedicati alla sosta rionale dei residenti*.

Rete stradale: incidentalità

Sistema del trasporto ferroviario, marittimo, aeroportuale e del trasporto pubblico su gomma



2.5.3 Trasporto ferroviario, marittimo, aereo e pubblico su gomma e ferro

Il trasporto pubblico su gomma e ferro

Con riferimento al *trasporto pubblico locale su gomma*, la rete urbana è molto capillare, sia in termini di distribuzione sul territorio, sia in termini di fermate. Le oltre 60 linee che percorrono la città offrono un servizio più che buono sulla base del confronto con le altre città italiane. Sono garantiti alcuni collegamenti di tipo diametrale, mentre in molti altri casi le linee hanno una configurazione radiale, che prevede la presenza di capolinea nelle aree centrali e impone trasbordi per soddisfare spostamenti tra le periferie. Criticità si possono evidenziare nell'analisi della velocità commerciale, che risulta modesta e poco omogenea; fenomeno dovuto in buona parte ai percorsi che per lo più si sviluppano in sede promiscua con il traffico privato (effetti di congestione nelle ore di punta e nell'area più centrale della città), ma anche – talvolta – alla distanza modesta tra fermate successive. Questa caratteristica porta a tempi di percorrenza in genere superiori rispetto alle modalità di trasporto in competizione (autovetture e motocicli), con un conseguente squilibrio modale. Rientra nel servizio di trasporto pubblico locale anche la *linea tranviaria a cremagliera tra piazza Oberdan e il centro di Opicina*. Si tratta di una linea storica, connotata da una forte valenza turistica e identitaria, funzionale ai collegamenti tra città e altipiano.
Per quanto riguarda il *trasporto pubblico su gomma di rilevanza sovra-provinciale*, si rileva che la quasi totalità delle linee fa capo all'area della stazione centrale e offre collegamenti sia verso il resto del territorio italiano, sia verso Stati esteri (in particolare verso i paesi dell'Est europeo).

Il trasporto ferroviario

L'accessibilità ferroviaria alla città avviene principalmente da nord-ovest attraverso la *linea costiera* che conduce alla stazione centrale. Un'altra linea, parallela alla precedente, *percorre il Carso e tocca le principali stazioni di Prosecco e Opicina*. Una *prima linea di cintura*, prevalentemente sotterranea, conduce dalla Stazione centrale e a quella di Campo Marzio/Molo VII. Una *seconda cintura* più ampia collega la stessa stazione di Campo Marzio a quella di Opicina, costeggiando le principali valli della città. A sud, un ulteriore collegamento conduce dalla stazione di Campo Marzio verso Rabuiese. L'attuale assetto ferroviario potrebbe venire completamente rivisto in fase di sviluppo della progettazione del collegamento ad alta velocità/alta capacità nell'ambito del Corridoio transeuropeo V, che ancora però presenta notevoli margini di incertezza. Un elemento che già oggi evidenzia notevoli potenzialità, soprattutto in termini di collocazione strategica per il traffico di merci e passeggeri (con particolare riguardo a un futuro sviluppo di traffici sull'asse Est-Ovest) è invece la *stazione passante di Opicina*, attorno alla quale è opportuno prevedere l'implementazione di un'area di interscambio modale e garantire le necessarie connessioni con gli altri sistemi infrastrutturali.
Ferma restando l'importanza del *potenziamento delle linee merci* riguardanti principalmente i traffici portuali, alcune valutazioni in termini di offerta possono essere evidenziate per quanto riguarda le *linee passeggeri incardinate sulla Stazione centrale*. Negli ultimi anni si è vista una progressiva diminuzione dell'offerta di collegamenti diretti su medie e lunghe distanze. Poiché è noto il peso del trasbordo nell'ambito delle scelte modali da parte dell'utenza, l'esigenza di effettuare un cambio di treno sfavorisce pesantemente la scelta del trasporto su rotaia. Questo fenomeno si ripercuote non tanto sugli spostamenti di lunga percorrenza, dove il cambio è maggiormente accettato dall'utente, ma soprattutto sui collegamenti di breve e media distanza. Nel caso di Trieste è evidente l'impatto negativo sull'appetibilità della ferrovia del dovere quasi sempre effettuare un cambio di treno anche solo per recarsi in città non lontane, quali Padova, Treviso, Verona o Bologna, ma anche Lubiana, Villaco e Klagenfurt.
Va rilevata, infine, la possibilità – per quanto ancora embrionale – di un collegamento con la città di Capodistria, attraverso un possibile sistema di metropolitana leggera. Tale sistema è stato analizzato in alcuni studi a cura della Provincia di Trieste e in un progetto europeo attualmente in corso (ADRIA A), al quale partecipa anche il Comune di Trieste.

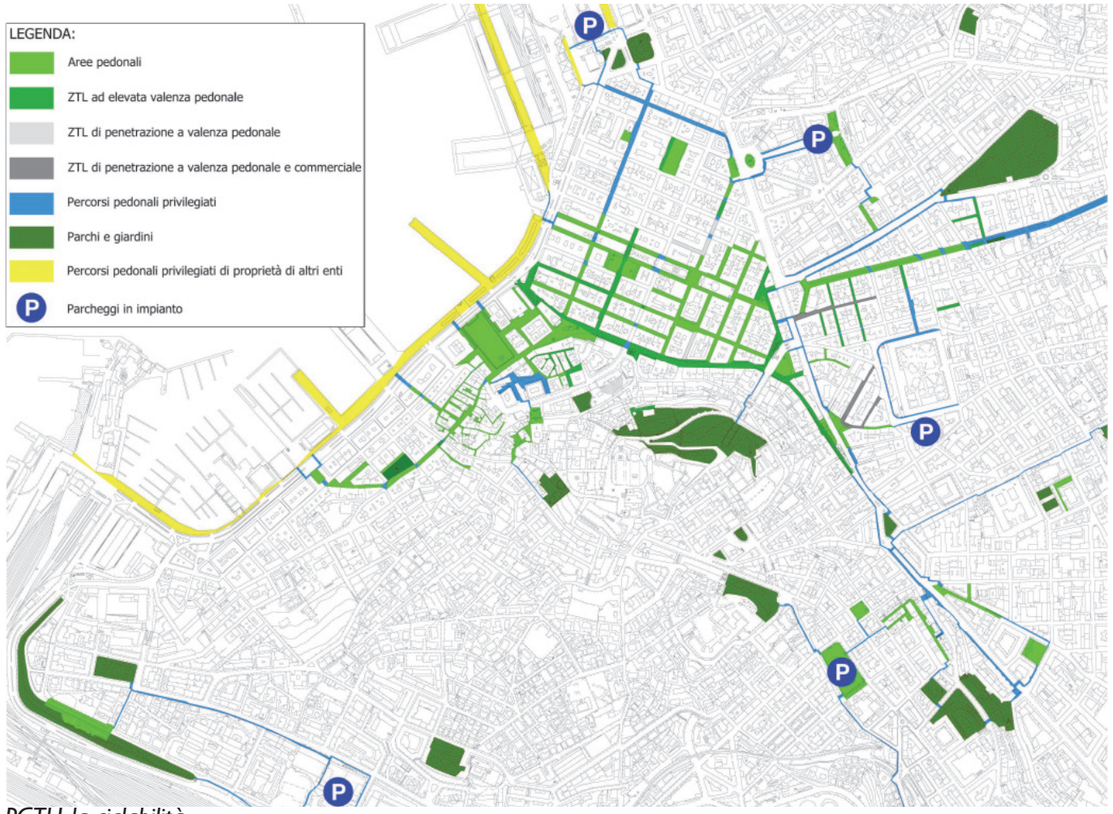
Il trasporto aereo

Il traffico aereo è garantito dall'aeroporto del Friuli Venezia Giulia di Ronchi dei Legionari, che presenta ampi margini di riserva di capacità. L'aeroporto presenta una buona connessione con la città per quanto riguarda il trasporto su gomma, attraverso il collegamento diretto che dall'aeroporto stesso porta sull'autostrada A4-GVT. La principale criticità è invece data dalla pesante carenza del collegamento su rotaia.

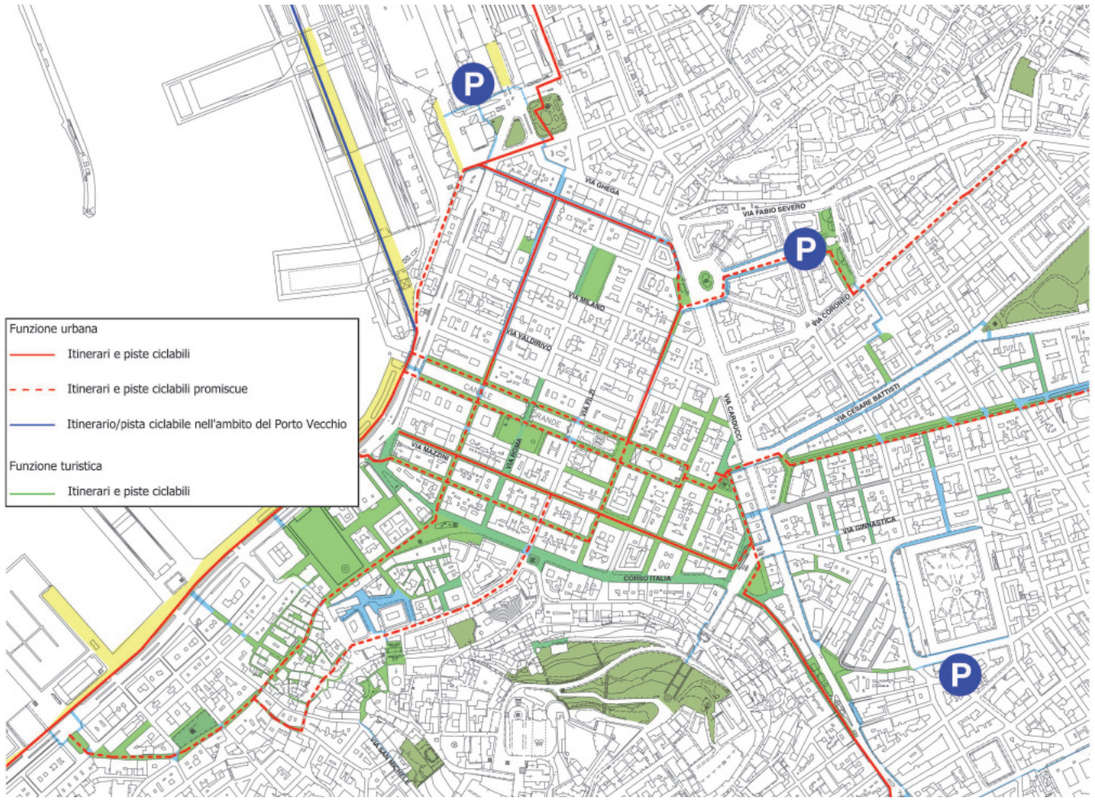
Il trasporto marittimo

Nonostante la localizzazione della città, il trasporto marittimo è poco utilizzato. Nell'ambito del *trasporto pubblico* si rileva l'esistenza di un modesto trasporto marittimo gestito da Trieste Trasporti, che collega tutto l'anno la città a Muggia. Nei mesi estivi la stessa Azienda offre un servizio di collegamento con i principali porticcioli lungo la costiera e APT garantisce un collegamento con Grado. Altri collegamenti estivi sono attivi per le coste istriane. Va ricordato, infine, che la città rientra in diverse linee crocieristiche; il numero di toccate è fortemente variabile negli ultimi anni, ma in aumento.

PGTU, Aree pedonali e ZTL



PGTU, la ciclabilità



2.5.4 Aree pedonali, ZTL e rete ciclabile



Prove di pedonalità-via Nordio, 11 maggio 2013



La via Mazzini di domani



La ciclabilità, e gli eventi sportivi in città

Allo stato attuale le aree pedonali risultano piuttosto frammentate. Mancano inoltre buoni collegamenti pedonali con gli impianti di parcheggio che circondano il centro. Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, manca una rete ciclabile, o almeno ciclo-pedonale, adeguata.
Per ovviare a queste criticità, nell'estate del 2013, l'Amministrazione comunale ha appovato un *nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)*.
Nelle zone centrali della città, il PGTU propone *l'incremento delle aree pedonali esistenti (l'aumento ammonta a + 44%)*, nell'ottica di individuare una vasta zona utilizzabile quasi esclusivamente dai pedoni, ma che sia al tempo stesso ben servita dai mezzi pubblici.
Sostenere la mobilità dolce significa però anche tenere conto delle esigenze delle persone con diversa abilità, così come delle necessità degli esercizi commerciali. A tal fine, nel PGTU sono state introdotte le *ZTL a elevata valenza pedonale (l'incremento di tale tipologia di aree rispetto all'esistente ammonta a +150%)*. Hanno sostanzialmente la caratteristica delle aree pedonali, ma in esse è consentito l'accesso ad alcune categorie e servizi (carico/scarico delle merci, veicoli al servizio dei disabili, trasporto pubblico collettivo e individuale). Tali zone sono previste nelle cosiddette "ali del viale XX Settembre", nelle vie Foschiatti, San Maurizio e della Fonderia.
Per ampliare la fruibilità pedonale della città sono stati infine individuati alcuni *percorsi pedonali privilegiati* di collegamento con gli impianti di parcheggio che circondano il centro storico.
Nonostante le difficoltà legate all'orografia del territorio, il PGTU propone un notevole sviluppo anche del *sistema della mobilità ciclabile*: dagli attuali 15 km di percorsi (quasi totalmente di tipo turistico), a 21 km di nuovi percorsi con funzione di collegamento urbano e 64 km di nuovi percorsi di tipo turistico. Il disegno generale proposto si schematizza in una sorta di Pi-greco: asse costiero (viale Miramare- Stazione-Rive-Campi Elisi); due assi trasversali nelle valli della città (direttrici via Giulia-San Giovanni e viale D'Annunzio-Ippodromo-via Cumano).
Altre iniziative in tema di mobilità ciclabile riguardano itinerari sul Carso.

2.5.5 Temi e luoghi del progetto

Accessibilità e parcheggi scambiatori/di attestamento

Negli anni passati, sotto la spinta di una domanda sempre crescente, e in mancanza di un progetto che investisse l'intera città in una prospettiva di lungo periodo, la scelta generale è stata quella di localizzare una forte dotazione di posti auto all'interno delle aree centrali.
La conseguenza è stata la generazione di flussi automobilistici consistenti verso tali aree, l'aumento del traffico e un'ulteriore e progressiva domanda di nuove aree per la sosta.
Obiettivo del nuovo PRGC è *trattare la questione della sosta e dell'accessibilità in maniera più ampia e unitaria*, mettendo a sistema tre questioni giudicate di rilievo:
- tipologia e disegno delle principali linee del trasporto urbano;
- collocazione ed estensione delle aree pedonali;
- ridefinizione di collocazione, carattere e ruolo degli spazi per la sosta.

Coerentemente a tale obiettivo, le scelte principali assunte dal nuovo PRGC estendono (anche in termini spaziali) e integrano quelle già contenute nel nuovo PGTU, con specifico riferimento a:
- la costituzione di un *sistema minuto di aree pedonali e a traffico limitato all'interno di rioni e borghi periferici* ("Centri di Quartiere"), lavorando sulle loro reciproche relazioni e sulle connessioni con il centro città, attraverso i mezzi pubblici e la rete ciclabile;
- la creazione di un *sistema di aree per la sosta*, distribuite all'esterno delle zone centrali e intese non più solo come spazi tecnici di interscambio, ma anche come luoghi complessi, integrati all'insediamento di altre funzioni (commerciali, per il tempo libero, ecc.).

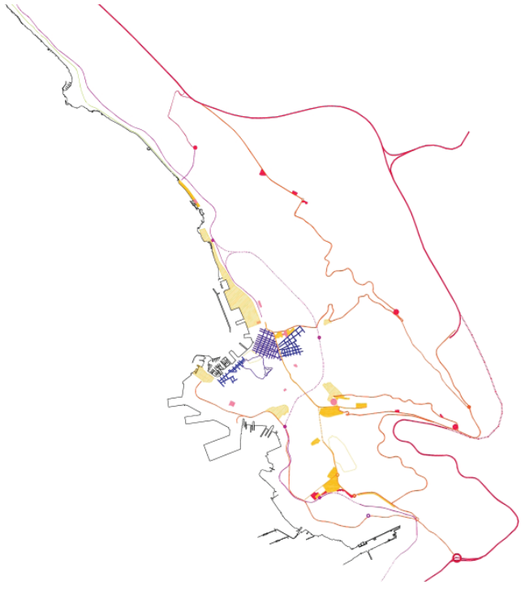
A tal fine, il PRGC deve supportare il miglioramento della dotazione di parcheggi in rapporto alle loro diverse funzioni. I *parcheggi scambiatori,* posizionati in luoghi strategici in relazione ai principali assi di penetrazione urbana, consentiranno di lasciare l'auto e arrivare in città con i mezzi pubblici. I *parcheggi di attestamento*, posti a ridosso delle aree centrali e in gran parte esistenti (o in fase di realizzazione), permetteranno l'avvicinamento al sistema delle zone in prevalenza pedonali. A essi si associa la previsione di aumentare la dotazione di *parcheggi in prossimità dei "Centri di Quartiere"*, per facilitare l'accesso alle dotazioni di attrezzature e servizi pubblici e collettivi di vicinato.

Un nuovo sistema di trasporto pubblico su ferro

Un ruolo importante nel progetto di una nuova mobilità verrà svolto dal *riutilizzo della linea ferroviaria Campo Marzio-Opicina*, attualmente quasi dimessa per la presenza di pendenze eccessive per il traffico merci. Dal momento che tale criticità non incide sul trasporto delle persone, questa linea potrà essere riutilizzata come linea di trasporto urbano. Si tratta di una ipotesi non nuova per Trieste, che però il Piano inquadra in un disegno più ampio di riorganizzazione del sistema del trasporto urbano, ipotizzandone il riuso per la creazione di una linea di tram-treno. Un mezzo, quest'ultimo, che può essere realizzato con investimenti iniziali considerevolmente più bassi rispetto a quelli di una linea di metropolitana, e che consente di servire capillarmente le parti urbane attraversate, privilegiando il servizio diffuso sul territorio alla velocità ed evitando – per quanto possibile – le rotture di carico.
In anni recenti molte città medie (e piccole) hanno realizzato linee di questo genere; esistono quindi diverse tecnologie e tipi di mezzi estremamente avanzati ai quali si potrà fare specifico riferimento.
Va altresì sottolineato come la linea Campo Marzio-Opicina, oltre a servire una parte considerevole della città, consentirà di avere un nuovo ed efficiente asse di relazione tra la città e il Carso. Un asse che potrà collegare grandi polarità e parcheggi scambiatori esistenti e potenziali (si pensi alle aree della grande trasformazione di Campo Marzio ed ex Fiera-caserma di via Rossetti, al nuovo museo De Henriquez, al campus universitario, ecc.). Analoga funzione di incrementare le connessioni tra la città e l'altipiano verrà svolta dalla previsione di prolungare il sistema di trasporto tranviario – oggi attivo tra piazza Oberdan e Opicina – fino al centro di Trieste e alle Rive.
A questa linea il Piano associa la previsione della *linea metropolitana Trieste centrale-Muggia (rio Ospo)*. Quest'ultima è parte del progetto europeo "Adria A", in cui si prevede la realizzazione di un percorso transfrontaliero di collegamento tra l'aeroporto di Ronchi, Gorizia, Trieste e Capodistria. Il progetto è in fase di studio di fattibilità nel suo complesso (mancano solo 6 km di linea in territorio sloveno, per collegare Capodistria). Inoltre è già stata appaltata la realizzazione della stazione presso l'aeroporto di Ronchi (sulla Venezia-Trieste). La parte di linea che interessa la città di Trieste usa la galleria esistente (attualmente utilizzata solo per il traffico merci), che dovrà essere adeguata per la creazione di fermate urbane lungo il tracciato che si sviluppa da Roiano, per poi continuare verso Capodistria, passando per lo stadio, Aquilinia, la zona industriale e Muggia. In tale prospettiva, il tratto di attraversamento di Trieste verrà a svolgere il ruolo di importante asse di connessione nord-sud, in grado di legare tutti gli elementi attrattori urbani (dal centro città, alle zone sportive e industriali) ed extraurbani (aeroporto e Monfalcone, Muggia, Capodistria), e di spostare considerevoli quantità di traffico dall'auto al treno.

La rete ciclabile e pedonale a uso turistico e urbano

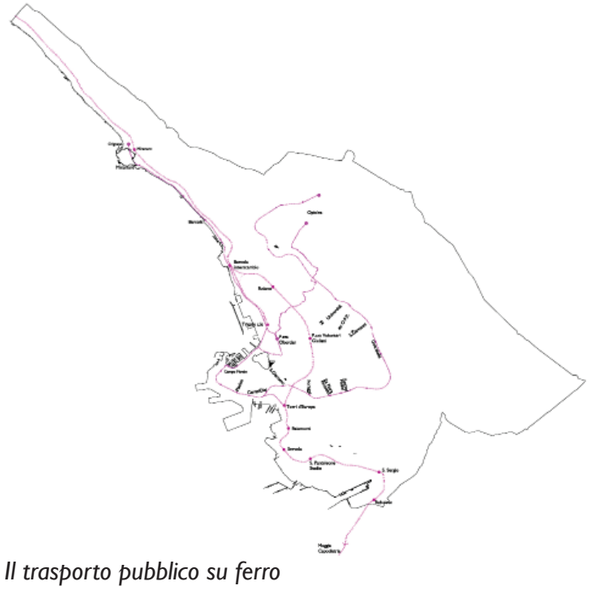
Aree pedonali, parcheggi e linee del trasporto pubblico, percorsi ciclabili definiscono una figura coerente con il sistema delle centralità urbane e dei "Centri di Quartiere", divenendo elementi strutturanti il progetto di Piano.
In particolare, alla rete ciclabile e pedonale viene affidato il compito di mettere in relazione e integrare le diverse unità paesaggistiche riconosciute sul territorio: l'altipiano carsico, le aree marine e costiere, la città in tutte le sue articolazioni morfologiche e spaziali.
Le strategie vengono perseguite a partire da un importante atto fondativo: il ridisegno di una "mappa degli attrattori turistici" (vedi par. Elementi notevoli del paesaggio), in cui vengono definiti "capisaldi" e "reti", elementi di connessione dei diversi paesaggi e possibilità di attraversamento in continuità delle differenti parti del territorio.



A sinistra, l grande viabilità, gli assi di penetrazione urbana e i parcheggi di attestamento

A destra, la rete ciclabile a uso turistico e urbano. Nello schema sono rappresentati i percorsi ciclabili esistenti e quelli potenziali di progetto (in verde) ed i percorsi ciclo-turistici esistenti e di progetto (in azzurro).





Il trasporto pubblico su ferro

3.1 Due tempi del Piano: Piano struttura e Piano operativo

Come recitano le Direttive approvate dal Consiglio Comunale, affinché il Piano possa dare risposte concrete a carenze, opportunità, bisogni emergenti dal territorio contemporaneo si ravvisa la necessità che esso prefiguri sia un quadro di obiettivi e relazioni strategici e strutturali, sia un insieme di interventi fattibili nell'arco temporale di 15/20 anni.
Diversi sono perciò i compiti e i ruoli cui il Piano è chiamato a dare traduzione:
- delineare un quadro di prospettive e orientamenti per uno sviluppo sostenibile del territorio;
- individuare i progetti strategici prioritari per la riqualificazione della città e del territorio comunale nel loro complesso;
- individuare i progetti di opere pubbliche e non (quali infrastrutture, spazi aperti e verdi pubblici, attrezzature e servizi, edilizia pubblica e sociale), specificamente orientati alla riqualificazione spaziale e alla rigenerazione sociale dei rioni e delle parti di cui si compone il territorio urbano.

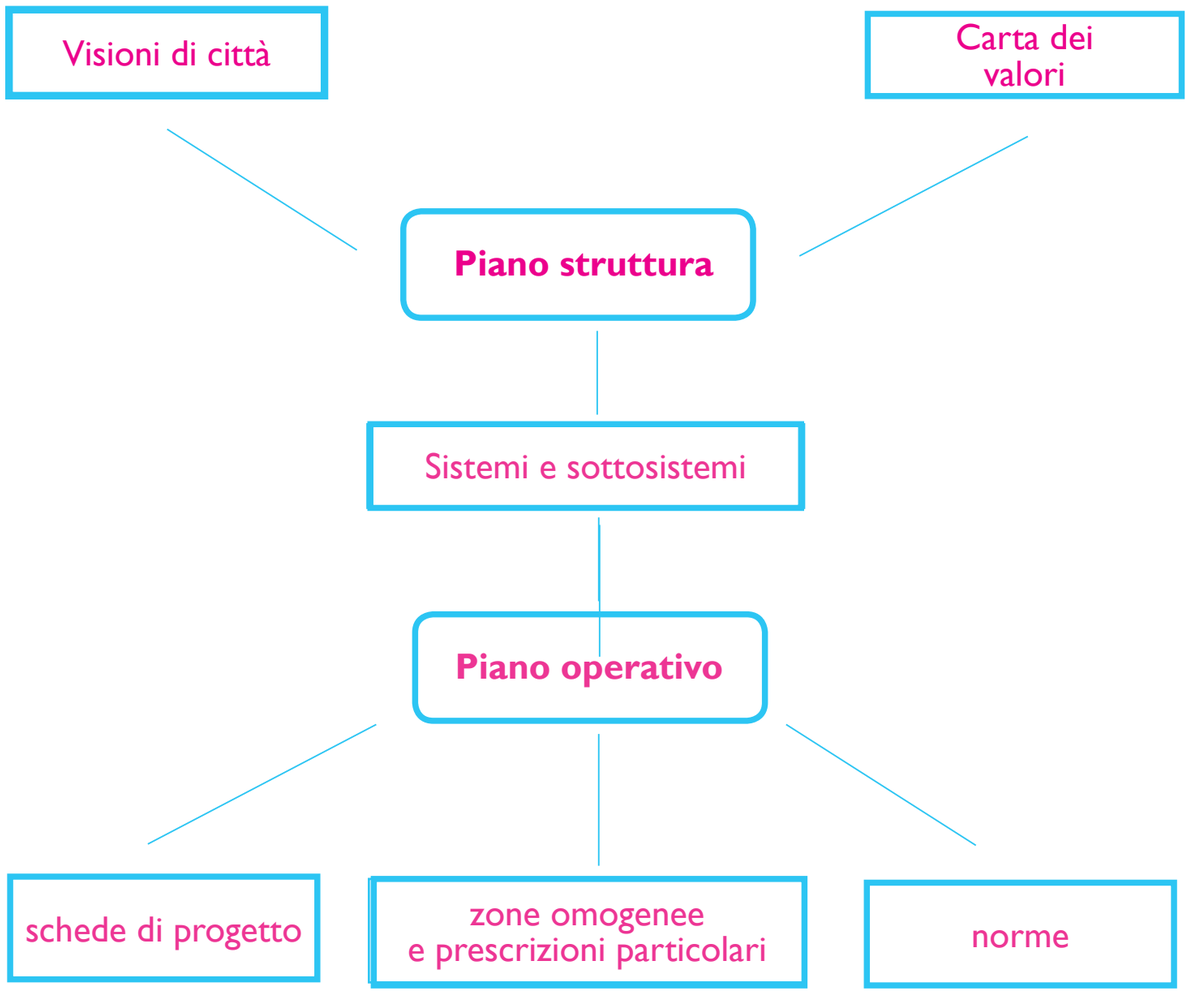
Il nuovo Piano di Trieste si compone di tre gruppi di documenti. Essi si rivolgono a tempi diversi della pianificazione, strettamente collegati, ma dotati di ambiti di efficacia e gradi di prescrittività differenti:
1. il *Piano struttura d'area vasta*, non prescrittivo, che delinea il quadro di riferimento per le scelte di sviluppo attinenti alla città e al suo contesto più ampio;
2. il *Piano struttura a scala comunale*, prescrittivo ma non direttamente operativo, che delinea il quadro di scelte cui la città e il suo territorio dovranno fare riferimento nel tempo lungo;
3. il *Piano operativo*, prescrittivo, che invece risponde alle esigenze della città, del suo territorio e dei suoi abitanti, predisponendo le azioni attuabili nei prossimi 15/20 anni, in accordo con il Piano struttura.

In particolare, i contenuti progettuali del *Piano struttura a scala comunale* si articolano in:
- Visioni di città;
- Carta dei valori;
- Sistemi e sottosistemi.

Nello specifico, il Piano struttura si compone dei seguenti elaborati:
1) Relazione (PS1);
2) Tavola del Piano struttura (PS2);
3) Carta dei valori (PS3).

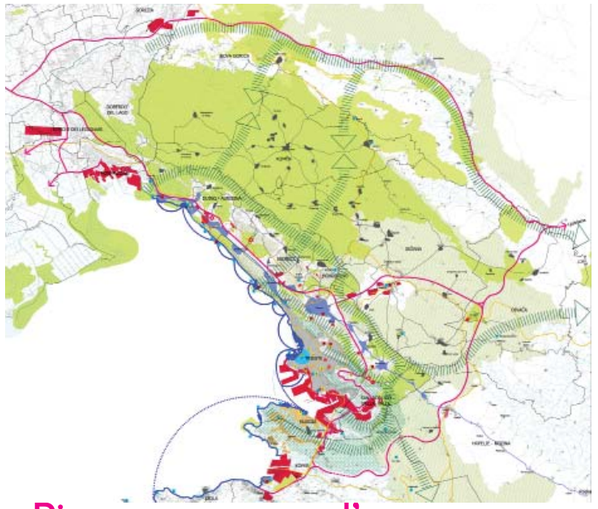
Il *Piano operativo* si compone dei seguenti elaborati:
1) Norme tecniche di attuazione e allegati (PO1);
2) Zonizzazione (PO2);
3) Schede progetto (PO3);
4) Servizi e attrezzature collettive (PO4);
5) Relazione sul fabbisogno abitativo e calcolo sulla capacità insediativa residenziale teorica (PO5);
6) Ambiti assoggettati a pianificazione attuativa (PO6);
7) Sistema della mobilità (PO7);
8) Allegati (Studio geologico; Verifica dell'impatto del nuovo PRGC sulla rete stradale di primo livello LR n. 26/12 art. 166 lett. a); Vincolo idrogeologico) (ALL1, ALL3, ALL3).

Fa inoltre parte del Piano la *Relazione di flessibilità* (Rf). In estrema sintesi, essa definisce i limiti entro cui l'Amministrazione comunale può variare lo strumento urbanistico, pur rimanendo congruente ai contenuti delle Direttive già approvate dal Consiglio comunale nel 2011, e quindi senza dovere ripercorrere l'iter di approvazione regionale.

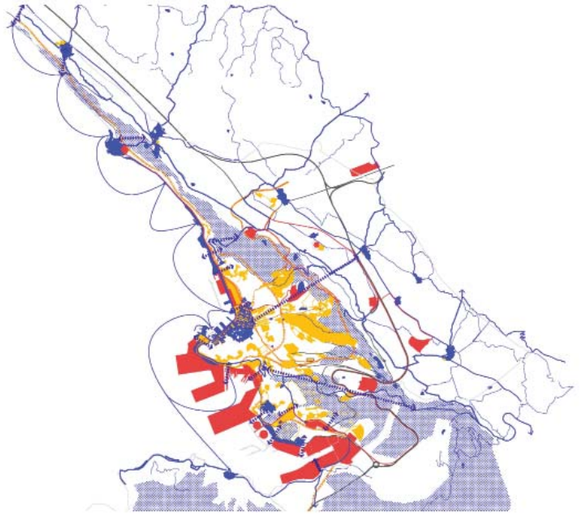


Schema sintetico dei documenti del Piano a scala comunale: il Piano struttura e il Piano operativo

La tavola del Piano struttura d'area vasta rappresenta il quadro di riferimento alla scala del territorio vasto nazionale e transfontaliero. Essa contiene le principali progettualità già avviate dai differenti Comuni e le previsioni di interventi futuri. Progettualità e previsioni concorrono a definire un insieme organico di azioni di valorizzazione delle risorse territoriali alla scala ampia.
Vedi relazione "AV1 Relazione Piano struttura d'area vasta con tabella obiettivi-azioni".



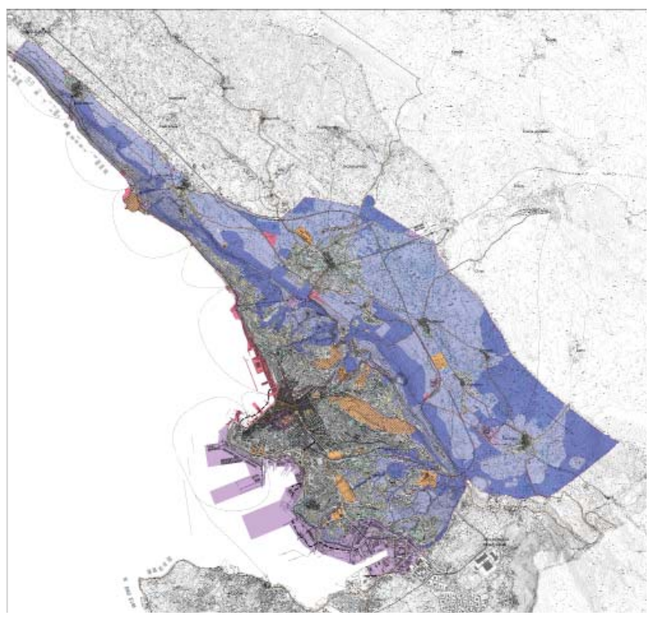
Piano struttura d'area vasta



Visioni di città

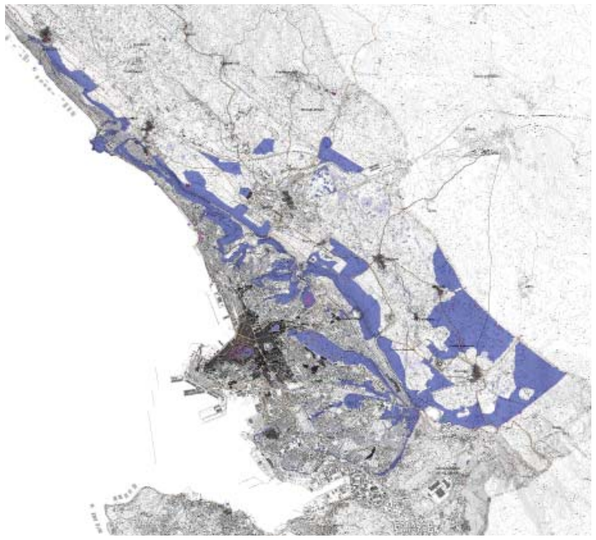
Le Visioni di città definiscono, attraverso testi e disegni, quattro assi strategici generali a forte carattere propositivo e progettuale: La città policentrica; La città della conoscenza, della produzione e della logistica; La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare; La città sostenibile. Ciascuna di esse, a seconda dei temi e degli obiettivi di progetto che persegue, ha una ricaduta normativa non in un unico sistema o in una zona specifica, ma in sistemi e zone differenti. Ogni Visione individua le strategie, le azioni e i luoghi del progetto a essa corrispondenti.
Vedi "PS1 Relazione Piano struttura".

Piano struttura



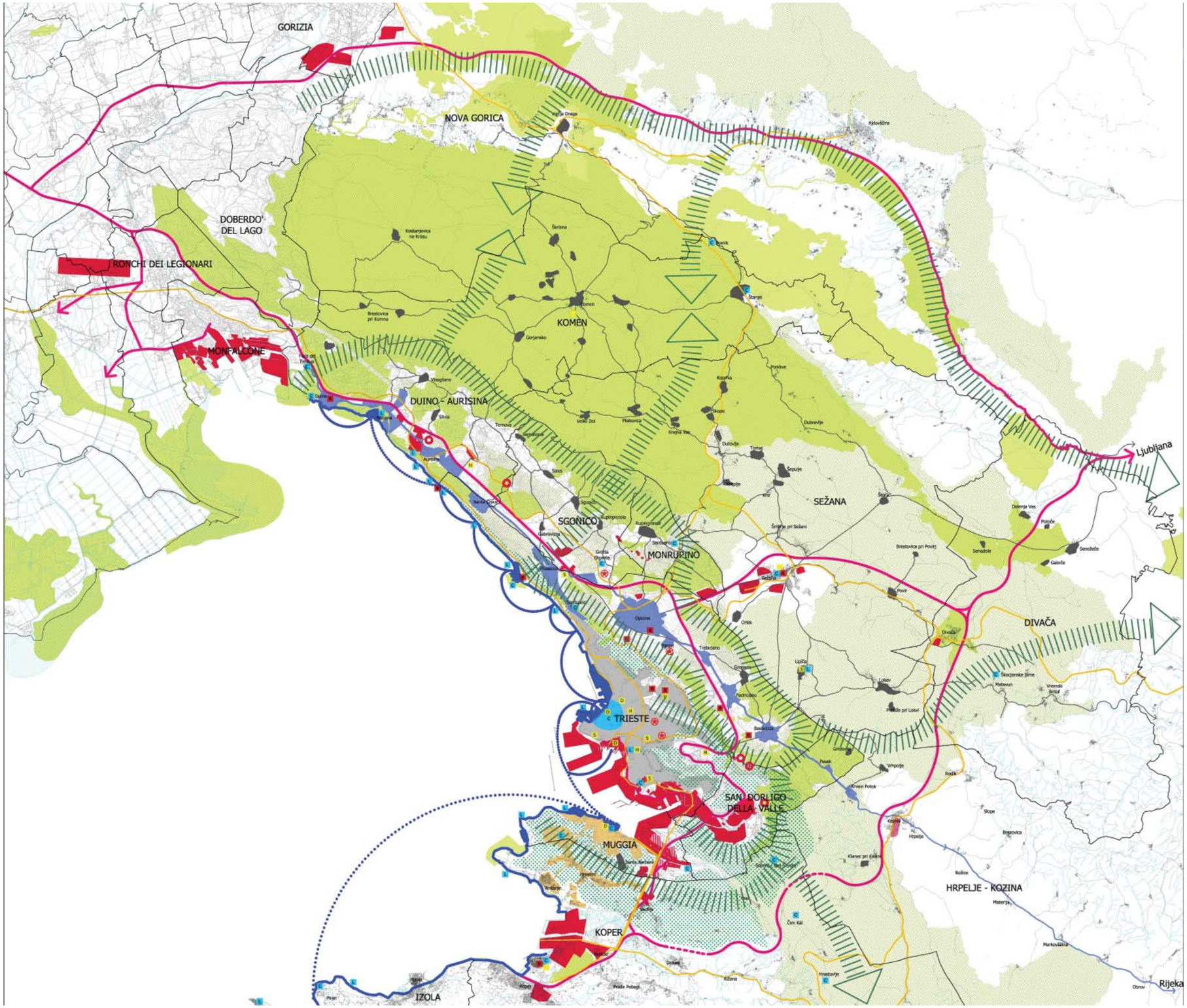
Sistemi e sottosistemi

Sistemi e sottosistemi contribuiscono a definire la struttura del territorio. I Sistemi e i sottosistemi definiscono le prestazioni e i ruoli degli spazi e degli edifici, individuano gli elementi costitutivi del territorio e del suo sviluppo futuro e hanno valore prescrittivo di riferimento per le varianti non sostanziali del Piano.
Vedi "PS1 Relazione Piano struttura" e "RF Relazione di flessibilità".



Carta dei valori

La Carta dei valori individua e seleziona luoghi e manufatti di eccellenza costituenti i valori identitari (e pertanto non negoziabili) del territorio, da salvaguardare, riqualificare e sviluppare. Fanno parte della Carta aree ed edifici di interesse storico, architettonico, paesaggistico. La Carta è aperta a integrazioni future e ha contribuito alla definizione dei sistemi e sottosistemi.
Vedi "PS1 Relazione Piano struttura" e "Rf Relazione di flessibilità".

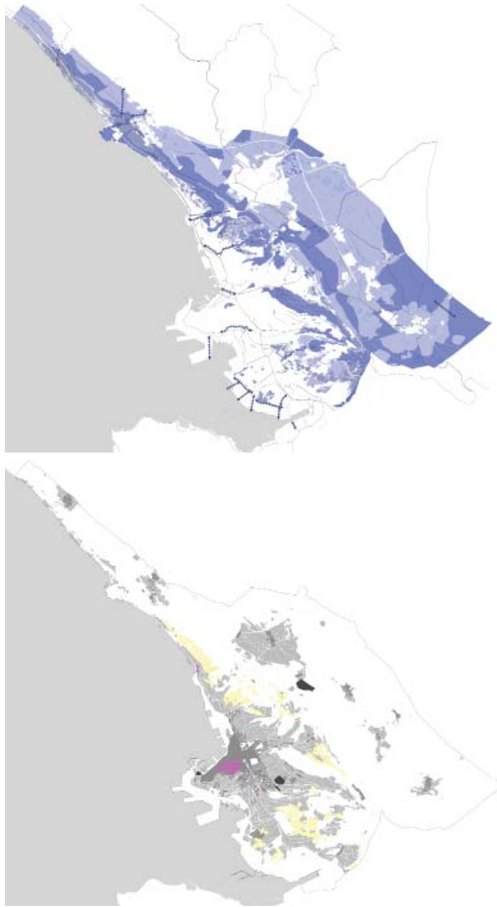


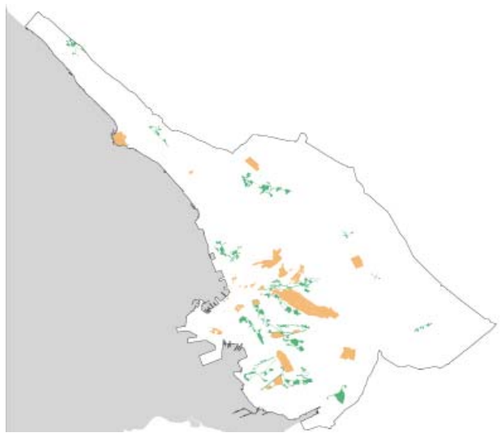
3.2.1 Piano struttura d'area vasta

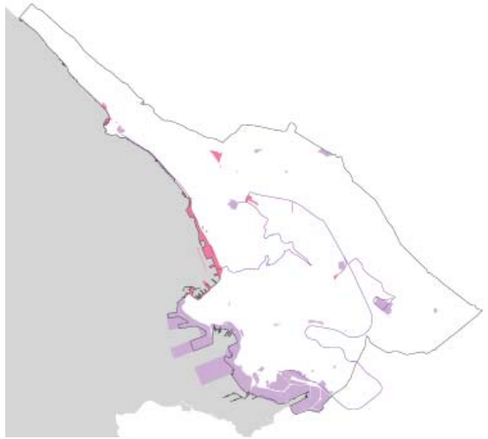
Il Piano struttura d'area vasta rappresenta la sintesi di un percorso che ha preso avvio più di un anno fa e ha coinvolto i Comuni di Duino Aurisina, Koper, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle, Sezana, Sgonico, Trieste e la Provincia di Trieste, a partire dal lavoro effettuato dal Comune di Trieste in relazione alla redazione del nuovo Piano Regolatore Generale.
L'intento è, in prospettiva, siglare un Patto per la costruzione condivisa di progetti di sviluppo, dal quale potranno derivare accordi di co-pianificazione su singoli ambiti e temi riconosciuti come strategici.
Il Piano struttura d'area vasta si propone quindi come il primo tassello di un processo di condivisione di scelte pianificatorie, fondate sulla messa in rete e sulla valorizzazione delle potenzialità che già connotano l'area vasta.
Il lavoro si è sviluppato attraverso incontri con le altre amministrazioni, finalizzati a delineare un quadro di progettualità attinenti a questioni che non possono che essere trattate a una scala allargata.
Immagine di insieme, obiettivi e strategie sono organizzati per sistemi, dei quali alcuni coprono l'intero areale, altri interpretano le risorse di ambiti più specifici.
In particolare, le sinergie tra il *Sistema ambientale* e l'*Ambito dei versanti coltivati e dei pastini* pongono al centro dell'attenzione il buon funzionamento ecosistemico e il ripristino delle attività agricole di pregio.
Parallelamente, il *Sistema dei poli produttivi, logistici, grande commercio* e quello della *Città sul mare* evidenziano la necessità di una maggiore integrazione tra industria e ricerca, turismo della costa e dell'altipiano.
Contenere il consumo di suolo favorendo il riutilizzo delle grandi aree dismesse (militari e non) è infine tra gli obiettivi del *Sistema delle polarità a scala territoriale*.
A questi temi, più generali, fanno da contrappunto quelli attinenti ai Sistemi della *Rete dei piccoli centri carsici* e della *Strada provinciale n. 1* nell'entroterra, della *Città densa* di Trieste e delle *Pendici abitate di Muggia* e *Ancarano* sul mare, per ribadire le molte potenzialità di un territorio la cui articolazione e complessità costituiscono i fondamenti di una rinnovata visione progettuale.

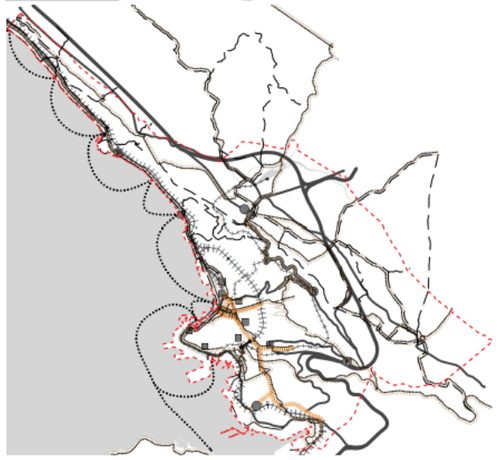
I contenuti completi delle esplorazioni d'area vasta sono stati raccolti nel fascicolo "AV1 Relazione Piano struttura di area vasta con tabella obiettivi-azioni" al quale si rimanda

3.2.2 Piano struttura comunale. Sistemi e i sottosistemi











Sistema Ambientale e del paesaggio

- Presidi ambientali e corridoi ecologici (Rete Ambientale)
- Mosaico ambientale e zone agricole
- Corridoi ecologici da realizzare
- Pastini e pendii rimodellati a terrazzi
- Corridoi ecologici (filari e impluvi)
- Consolidamento delle relazioni Mare - Carso

Elementi naturali

- Doline con raggio > 50m
- Doline con raggio < 50m
- Grotte
- Geositi
- Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti, pozzi

Elementi antropici

- Vedette e belvederi
- Visuali di pregio
- Itinerari ciclo-pedonali
- Percorsi di interesse

Sistema Insediativo

- Aree della conservazione dei caratteri storico - architettonici
- Aree a rischio archeologico
- Aree della riqualificazione e trasformazione
- Città degli orti

Aree della grande trasformazione

- Aree della grande trasformazione

Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

- Centralità a scala urbana e territoriale
- Centri di quartiere

Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo

- Ambito della produzione, della logistica, del grande commercio e della ricerca
- Strada della "conoscenza e dell'innovazione"
- Ambito del turismo e dell'affaccio urbano al mare e della portualità allargata
- Ipotesi di ampliamento dell'arenile

Sistema della mobilità

- Collegamenti marittimi
- Assi di penetrazione
- Grande viabilità
- Ipotesi metropolitana leggera
- Ipotesi tram o similari
- Parcheggi di attestamento (P = di progetto)
- Parcheggi di interscambio (P = di progetto)
- Assi delle centralità
- Zone ferroviarie
- Gallerie di progetto
- Ipotesi di nuove connessioni stradali
- Itinerari ciclo-pedonali
- Percorsi pedonali

- Viabilità principale di primo livello (Fonte: Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, mobilità delle merci e della logistica - PRITMML)

La nozione di sistema cui il Piano riferisce l'individuazione di zone e ambiti soggetti a specifiche schede progetto supera il concetto di zona specificamente dedicata a un unico gruppo di funzioni. Introduce, piuttosto, una visione più complessa e maggiormente corrispondente alla natura della città e alle sue prospettive progettuali.
I sistemi sono un insieme di luoghi differentemente articolati, per i quali si individuano diversi gradi di mescolanza funzionale, valutando di volta in volta ciò che è compatibile e ciò che non lo è, a partire dagli obiettivi che i sistemi stessi devono assicurare.
Un sistema si definisce altresì per le relazioni che intercorrono tra le parti delle quali si compone, per la loro capacità di integrazione e per il ruolo che ciascuna di esse svolge.
Ogni sistema ha confini propri e una propria estensione che, di volta in volta, definisce relazioni con territori più o meno estesi, proponendo temi specifici: riqualificazione ambientale per la residenza e la produzione; funzionamento ecologico e produzione agricola sostenibile per il sistema ambientale; funzionamento in rete e definizione del ruolo di ciascuna parte per il sistema dei luoghi centrali; sostenibilità ed efficienza per il sistema della mobilità.

Il Piano individua i seguenti sistemi:
- il Sistema ambientale e del paesaggio,
- il Sistema insediativo,
- il Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi,
- il Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo,
- il Sistema della mobilità,
- le Aree della grande trasformazione.

I sistemi sono coprenti rispetto al territorio, vale a dire che ogni parte della città appartiene a un sistema.
A loro volta i sistemi sono suddivisi in sottosistemi, che rappresentano contemporaneamente le componenti del sistema e gli ambiti di riferimento normativo.

Sistemi del Piano struttura

Sistema ambientale e del paesaggio

All'interno del nuovo Piano di Trieste lo scopo del Sistema ambientale è di individuare le principali prestazioni dello spazio aperto nei differenti ambienti del territorio (Carso, costa, città).

Sono componenti del Sistema:
1. "Presidi ambientali e corridoi ecologici". Si tratta delle aree di maggior pregio ambientale. L'intento è garantirne la interconnessione, attraverso la ricostruzione di reti e il rafforzamento di corridoi rappresentati in particolare da boschi, impluvi, filari e aree verdi urbane.
2. "Aree del Mosaico ambientale". Il Carso e il Ciglione possono essere letti come un unico mosaico ambientale e paesaggistico, caratterizzato dall'avvicendamento di aree agricole (in parte pastinate, dismesse o ancora atte alla produzione) e di boschi stabili.
Ulteriori elementi di interesse paesaggistico, puntuali o lineari (quali pastini, doline, vedette, grotte, percorsi, ecc.), sono individuati nella Carta dei valori. Essi giocano un ruolo rilevante per la caratterizzazione e la fruizione del territorio.

Gli obiettivi generali perseguiti dal Sistema sono:
1. dare continuità fisica agli ecosistemi, a garanzia della vita delle numerose e diverse specie faunistiche e vegetazionali e della fruizione antropica del territorio;
2. graduare la compatibilità delle attività umane con le regole di funzionamento del sistema ambientale;
3. preservare la massima permeabilità possibile dei suoli, anche in aree urbanizzate.

Da tali obiettivi discendono gli approcci progettuali del Piano:
1. riconoscere e rafforzare un quadro articolato e integrato di diversi tipi di paesaggio che, diramandosi con continuità dall'altipiano alla città, assumono diverse forme spaziali e caratteri ambientali;
2. assumere il Sistema ambientale come matrice attiva per l'individuazione di modi e luoghi di intervento (e non solo come insieme di vincoli passivi).

Sistema insediativo

L'intento di porre al centro il riuso e la riqualificazione dell'esistente come opportunità per rigenerare la città e renderla più sostenibile ha comportato una lettura in profondità delle specificità dei diversi tessuti e parti urbane che la compongono, unitamente al riconoscimento di paesaggi e manufatti urbani di valore.

Sono componenti del Sistema:
1. "Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici". Il criterio di selezione è legato alla concentrazione di edifici e spazi di elevata qualità, al loro carattere di testimonianza e di valore storico. Tali aree non si limitatano a centri, borghi ed edifici già sottoposti a tutela, ma comprendono ulteriori edifici e spazi aperti – anche moderni e contemporanei – cui sono riconosciuti specifici caratteri storici e architettonici.
2. "Aree della riqualificazione e trasformazione", comprendenti in particolare ambiti specifici di seguito nominati "città degli oggetti" e"città dei giardini" (vedi Piano operativo). Si tratta di ambiti esterni alla città consolidata, prevalentemente costituiti da edifici discontinui e isolati su lotto che, a esclusione di alcuni manufatti residenziali e quartieri (soprattutto di edilizia pubblica) di riconosciuto valore, possono essere oggetto di un radicale ripensamento attravero interventi consistenti di sostituzione. Rientra tra le Aree della riqualificazione e trasformazione anche "la città degli orti" , corrispondente ad ambiti periurbani collinari spesso caratterizzati dalla presenza di pastini e terrazzamenti. Per la città degli orti il tema è la riqualificazione dell'esistente.

Gli obiettivi generali perseguiti dal Sistema sono:
1. una grande operazione di manutenzione straordinaria e ristrutturazione della città esistente, orientata a migliorarne le prestazioni spaziali;
2. interventi di demolizione e sostituzione di manufatti e parti di città oggi non più in grado di garantire un livello adeguato di abitabilità e di efficienza energetica e ambientale, migliorandone la dotazione di spazi verdi e di uso pubblico.

Da tali obiettivi discendono gli approcci progettuali del Piano:
1. salvaguardare il patrimonio storico-architettonico e i principi insediativi con elevate valenze architettoniche, ambientali e paesaggistiche;
1. semplificare le procedure di intervento, ampliando la possibilità di ricorrere all'attuazione diretta;
2. rivedere i parametri edilizi;
3. introdurre parametri ecologici;
4. introdurre forme di incentivazione per la riqualificazione energetica, volte al miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici;
5. innescare la ristrutturazione urbanistica di parti urbane significative, anche attraverso una maggiore commistione di funzioni e la riorganizzazione dell'assetto insediativo.

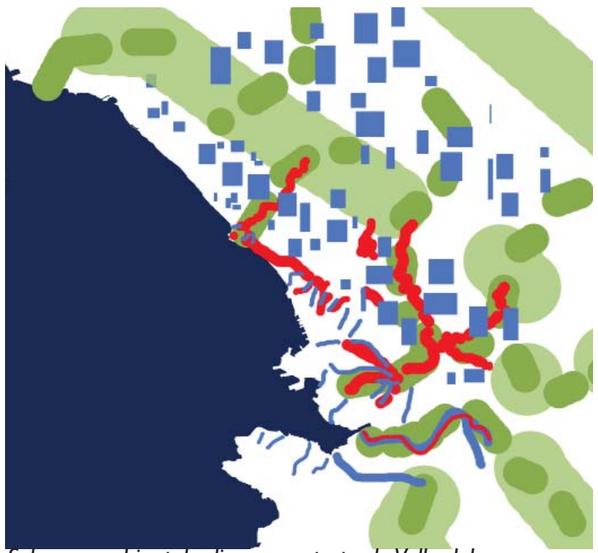
Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

Il Sistema delle grandi attrezzature e spazi collettivi articola e valorizza le "centralità" urbane e territoriali in funzione delle diverse scale su cui esse operano.

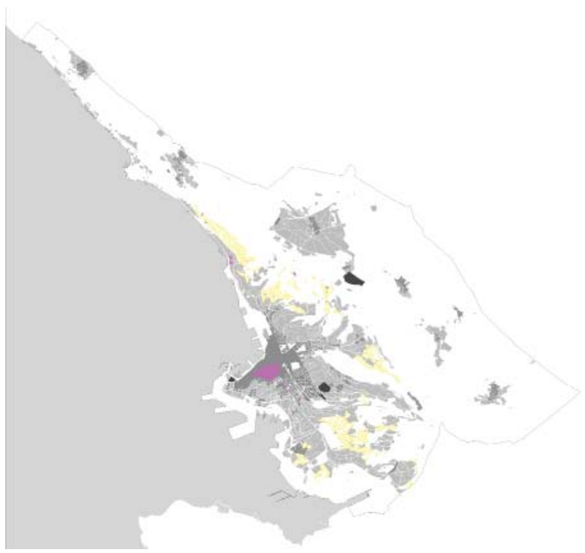
Sono componenti del Sistema:
- "Centralità a scala urbana e territoriale". Comprendono anche i grandi attrattori di interesse territoriale, con funzioni amministrativa, culturale, didattica e sanitaria.
-"Centri di quartiere". Si tratta di servizi individuati per il loro ruolo di riferimento alla scala dei singoli borghi e rioni.
Le Attrezzature e servizi alla scala urbana e residenziale ricadono invece all'interno di altri sistemi. Si tratta infatti di dotazioni dislocate su tutto il territorio comunale.

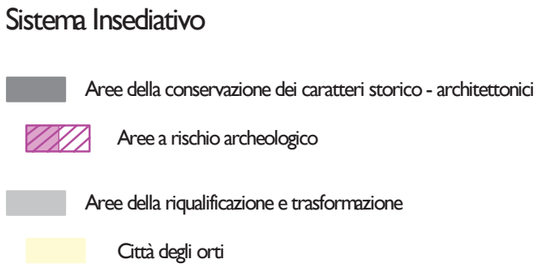
Gli obiettivi generali perseguiti dal Sistema sono:
1. articolazione e gerarchizzazione di attrezzature e spazi collettivi esistenti in rapporto alle loro funzioni e scale di relazione;
2. miglioramento delle prestazioni di attrezzature e spazi collettivi, attraverso una loro maggiore riconoscibilità e accessibilità, con particolare riferimento alla rete dei percorsi pedonali e delle linee di trasporto pubblico;
3. semplificazione delle procedure di attuazione degli interventi.

Da tali obiettivi discendono gli approcci progettuali del Piano:
1. rafforzare le centralità individuate e consolidare il ruolo di Trieste quale città capoluogo;
2. consolidare l'idea di città policentrica;
3. riqualificare spazi e percorsi di uso pubblico, i luoghi di riferimento per la vita di borghi e rioni e le loro reciproche connessioni.



Schema ambientale di area vasta tra la Valle del Vipacco e il mare







Centralità urbane e attrattori della città capoluogo

Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo

Mettere a sistema turismo, produzione industriale, commercio e ricerca equivale a costruire uno scenario economico complesso, in grado di incoraggiare e supportare lo sviluppo di differenti attività entro modalità di cooperazione e sinergie tra settori e operatori.
Il Sistema è costituito da due ambiti principali a loro volta suddivisi in sub-ambiti.

Sono componenti del Sistema:
-"Ambito della produzione, della logistica, del grande-commercio e della ricerca". Comprende le aree prioritariamente dedicate alle attività produttive e artigianali, marittime e della logistica (Porto Nuovo), commerciali e della ricerca scientifica.
- "Ambito del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata". Si tratta delle aree prioritariamente dedicate al turismo, in cui le attività connesse all'affaccio sul mare svolgono un ruolo più strettamente legato al funzionamento della città e del sistema di spazi pubblici che la connota (Porto urbano delle rive, Porto Vecchio, piccoli porti e approdi).

Gli obiettivi generali perseguiti dal Sistema sono:
1. sostenere uno sviluppo sostenibile delle principali risorse economiche presenti nel territorio (in primis quelle produttive e legate al mare), attraverso operazioni tese sia alla riqualificazione e al miglioramento dell'accessibilità alle singole aree ed attività, sia alla creazione di nuove connessioni tra le stesse;
2. rendere più forte il legame tra la città della conoscenza, della produzione e della logistica ("*innovation road*-strada della ricerca e della conoscenza"), allo scopo di individuare nuovi e ulteriori campi in cui si possano sviluppare economie;
3. sostenere lo sviluppo delle attività legate al turismo, lavorando sulla riqualificazione della fascia costiera balneare, sulla messa a sistema delle relazioni tra città ed entroterra, offerta culturale e produzioni agricole, sulla promozione di forme di ricettività diffuse su tutto il territorio.

Da tali obiettivi discendono gli approcci progettuali del Piano:
1. escludere la localizzazione di nuove attività a rischio di incidente rilevante;
2. consolidare e sviluppare le attività portuali e logistiche;
3. semplificare le procedure di intervento;
4. incrementare le ricadute del sistema della ricerca sul sistema economico, perseguendo un modello di organizzazione produttiva e spaziale di tipo distrettuale, da implementare attraverso il potenziamento delle connessioni tra le aree del Porto Nuovo, del Porto Vecchio, l'area industriale dell'Ezit e i centri di ricerca consolidati presenti ai margini della città e sull'altipiano;
5. potenziare il ruolo di Barcola come spiaggia della città, anche in rapporto alla previsione di nuove attrezzature turistiche e diportistiche all'interno del Porto Vecchio.
In particolare, il progetto per la riqualificazione della riva di Barcola prevede, a livello di Piano struttura, l'ampliamento dell'arenile, previa predisposizione di studi e analisi che ne accertino la compatibilità ambientale. Sempre nell'intento di incrementare la superficie destinata alle attività balneari, a livello di Piano operativo, a tale previsione si associa la possibilità di interventi più contenuti e realizzabili a breve e medio termine, mirati alla creazione di un sistema di pontili e terrazze/zattere a mare, corredati di piccoli servizi.

Sistema della mobilità

Il Sistema è costituito da un insieme integrato di infrastrutture, spazi e attrezzature in grado di modificare il funzionamento della città, facendo leva su mezzi innovativi ad alta capacità e basso impatto e sullo sviluppo di aree pedonali e percorsi ciclabili. A livello strutturale questo Sistema prevede un progetto di mobilità nuovo e allo stesso tempo antico: il recupero della rete ferroviaria che irrora la città, sia sulla cintura intermedia, sia da Campo Marzio a Opicina. Per questa ultima linea è previsto un prolungamento che, passando per le Rive, interessi le aree centrali, le colleghi a Barcola e, oltre, fino a Sistiana. Su tale prolungamento si innesta la proposta di estensione fino alle Rive della tranvia per Opicina. A livello operativo il Sistema comprende le aree destinate alla viabilità stradale e al trasporto pubblico su ferro, sia esistenti che di progetto.

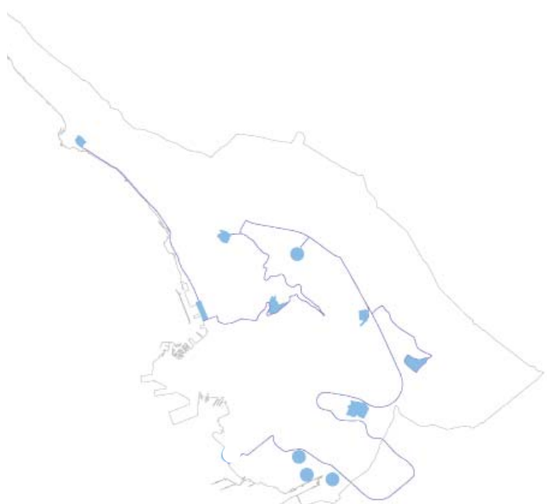
Sono componenti del Sistema:
- "Collegamenti marittimi" e "Zone ferroviarie";
- "Assi di penetrazione", "Grande Viabilità" e "Gallerie di progetto";
- "Parcheggi di attestamento" e "Parcheggi di interscambio";
- "Assi delle centralità", "Itinerari ciclo-pedonali" e "Percorsi pedonali";
- "Ipotesi di metropolitana leggera", "Ipotesi tram o similari" e "Ipotesi di nuove connessioni stradali".

Gli obiettivi generali perseguiti dal Sistema sono:
1. delineare un'immagine di progetto improntata all'adeguamento delle infrastrutture esistenti (in particolare linee ferroviarie dismesse o sottoutilizzate) e al loro riutilizzo per il trasporto urbano;
2. definire il ruolo dei diversi assi viari e di trasporto alla scala delle relazioni territoriali e urbane, con particolare riguardo all'accessibilità alla città e al collegamento tra le parti residenziali;
3. identificare una rete anche minuta di percorsi ciclabili, aree pedonali e ambiti a traffico limitato/calmierato, preposta a riqualificare e connettere al centro città i "Centri di Quartiere" interni ai singoli rioni;
4. identificare ambiti preposti ad accogliere parcheggi di relazione, in cui sia previsto anche l'insediamento di una molteplicità di funzioni (commerciali, per il tempo libero, ecc.), a creare veri e propri attrattori di diversi usi e attività;
5. definire differenti tipi di parcheggio:
- di interscambio, posizionati in luoghi strategici sui principali assi di penetrazione, consentono lo scambio tra auto privata e mezzi di trasporto pubblici;
- di attestamento, in larga parte esistenti, posizionati a ridosso delle aree centrali;
- di prossimità ai "Centri di Quartiere" e alle aree pedonali.

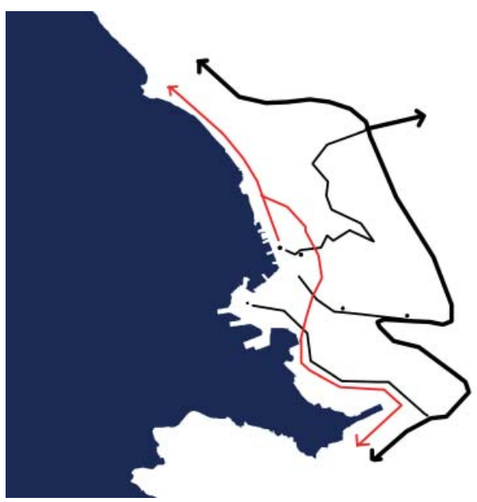
Da tali obiettivi discendono gli approcci progettuali del Piano:
1. prevedere la realizzazione di un sistema di trasporto urbano e di connessione territoriale (ferroviario, tranviario e/o similari), attraverso il riuso, il potenziamento e la messa in rete delle infrastrutture ferroviarie e tranviarie esistenti;
2. prevedere interventi di sistemazione e adeguamento della rete dei tracciati stradali esistenti, privilegiando la razionalizzazione del loro funzionamento alla creazione di nuovi tracciati;
3. prevedere una rete di spazi pedonali e itinerari ciclabili (in coerenza con il Piano Generale del Traffico Urbano approvato nel 2013), che ampli e completi gli itinerari esistenti estendendoli anche oltre l'ambito urbano;
4. migliorare l'accessibilità alle attrezzature e servizi di scala urbana e territoriale, anche attraverso l'ampliamento dell'offerta di parcheggi;
5. escludere previsioni di nuove linee ferroviarie ad alto impatto ambientale, qualora comportino effetti non sostenibili sull'ecosistema carsico e sui fenomeni carsici ipogei ed epigei.
A livello di Piano struttura, si prevede inoltre la realizzazione di una nuova connessione stradale tra Campo Marzio e Porto Vecchio.



"Sinergie ": sistema economico e funzioni urbane



La Strada della ricerca e della conoscenza



"Il pettine": penetranti urbane e metropolitana leggera

Aree della grande trasformazione

La fase di analisi e interpretazione del territorio comunale ha portato a identificare le Aree della grande trasformazione. La particolare ubicazione nel territorio, unitamente alle caratteristiche dimensionali e morfologiche, conferiscono loro un ruolo strategico rispetto ai sistemi individuati nel Piano struttura e agli obiettivi di sviluppo alla base del nuovo Piano.

Nel dettaglio sono state identificate le seguenti aree:
1 - Campo Marzio: snodo e nodo dell'accessibilità alle Rive e dell'affaccio sul mare, rappresenta un'area di potenziale integrazione tra il polo museale esistente, le Rive e il sistema degli spazi pubblici del centro città.
2 - Ex caserma di Banne: sull'altipiano, svolge un ruolo chiave nel potenziamento delle attività legate alla ricerca, al settore artigianale e dei servizi.
3 - Ambito di via Rossetti, via Cumano: in sinergia con gli interventi previsti dal Piano Città e dal relativo contratto di valorizzazione urbana siglato con il Ministero delle Infrastruttire e Trasporti (2013), si prevede la riorganizzazione del sistema degli spazi pubblici e dei servizi, con particolare attenzione allo sviluppo del polo scolastico esistente.

Gli obiettivi perseguiti sono:
1. attivare interventi che dovranno vedere, stante l'entità delle operazioni previste, il concorso di privati;
2. definire le destinazioni pubbliche attese dalle trasformazioni messe in gioco, in relazione al ruolo che queste parti di città assumono all'interno del nuovo disegno di Piano;
3. riattivare aree, nella maggior parte dei casi dismesse o in fase di dismissione, dotate di un alto potenziale di sviluppo, con ricadute su tutto il territorio dal punto di vista sociale, economico e produttivo e, in alcuni casi, anche paesaggistico-ambientale;
4. ridurre il consumo di suolo attraverso la trasformazione e la riqualificazione di parti di città degradate.

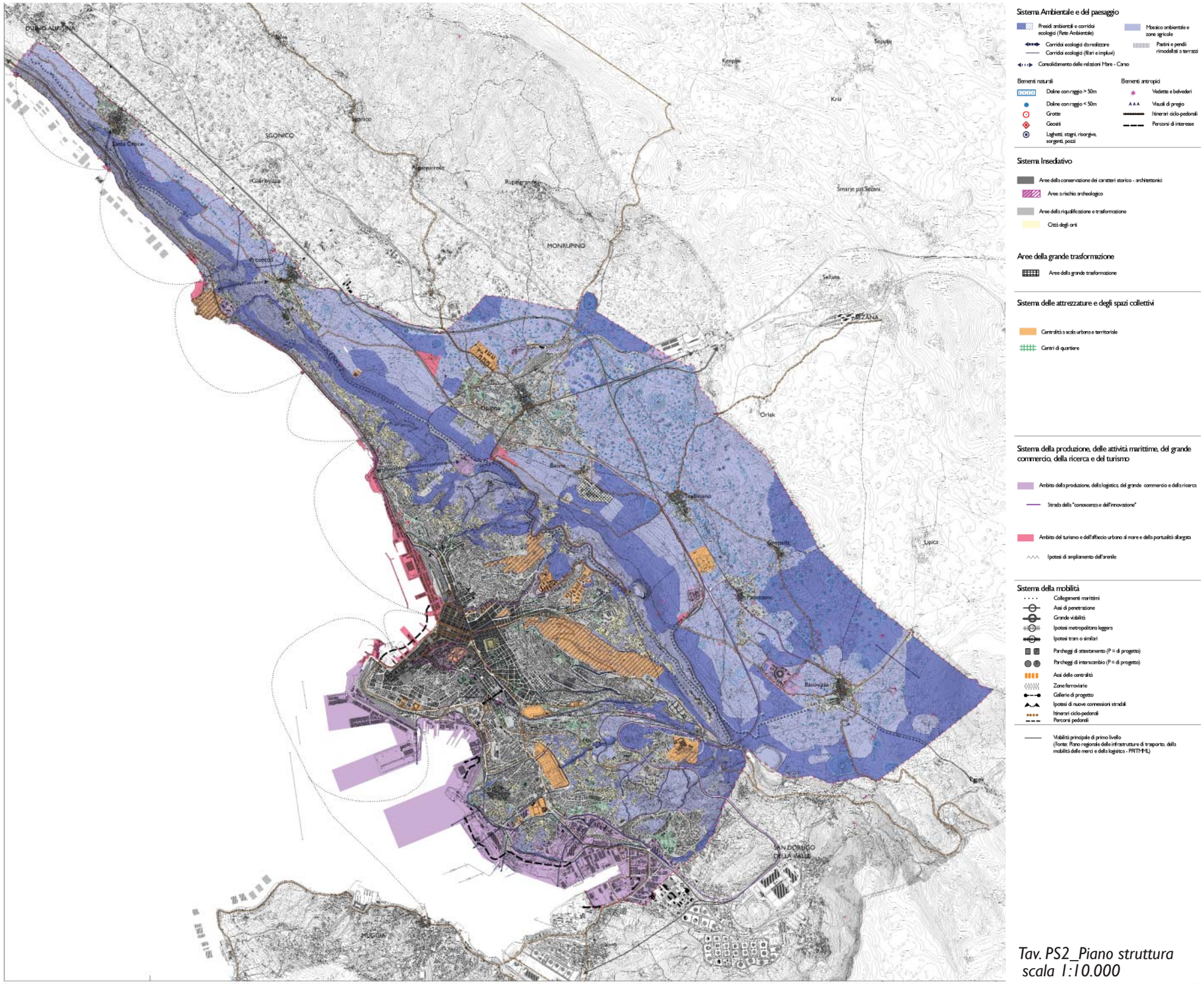
Da tali obiettivi discendono gli approcci progettuali del Piano:
1. interpretare le Aree della grande trasformazione quali ambiti di interazione di tutti i sistemi in cui si struttura il Piano, di volta in volta assegnando a ciascuno di essi ruoli e pesi differenti in relazione alle risorse e alle potenzialità di ciascuna area;
2. delineare criteri e regole per progetti ai quali è assegnato l'obiettivo di riqualificare parti importanti del territorio comunale, attraverso interventi multifunzionali, con lo scopo di costituire parti di città complesse, nuove centralità sia a scala urbana che residenziale, che privilegino le vocazioni di ciascun luogo e le relazioni con il contesto;
3. riutilizzare aree parzialmente dismesse e dotate di potenziali di sviluppo, attraverso importanti operazioni di natura urbanistico-edilizia (sostituzione e ristrutturazione urbanistica, riutilizzo di edifici esistenti), tese a migliorarne sia le prestazioni energetiche, sia la dotazione di spazi aperti, servizi ed attrezzature pubbliche.



Aree della grande trasformazione

3.2.3 Contenuti del Piano struttura comunale

I sistemi e i sottosistemi in precedenza descritti costituiscono le componenti del Piano struttura comunale. Essi individuano e mettono in relazione aree e temi prioritari di progetto, congruenti agli obiettivi e agli assi strategici definiti dal Piano (cfr. elaborati PS1, Relazione Piano struttura; PS2 Piano Struttura, scala 1:10.000).
Nell'immagine progettuale complessiva proposta dal Piano struttura il *Sistema ambientale e del paesaggio* gioca il ruolo di dispositivo di integrazione e interconnessione all'interno della città, sull'altipiano e tra il Carso e il mare.
Un ulteriore importante telaio di connessioni è dato dal *Sistema della mobilità*. Il riferimento è, in particolare, alla previsione di una nuova rete di trasporto urbano, attuabile attraverso il riutilizzo delle linee ferroviarie esistenti, oggi dismesse o sottoutilizzate.
I Sistemi dell'ambiente e del paesaggio e della mobilità rappresentano, in sostanza, il supporto per il progetto di sviluppo proposto dal Piano. Un progetto che si fonda prima di tutto sull'integrazione delle tante risorse presenti nel territorio triestino.
In tale ottica, il *Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo* delinea nuove opportunità di sviluppo. Se le attività legate al mare, alla portualità e alla logistica innegabilmente rappresentano il principale volano per il rilancio dell'occupazione, un ruolo non meno importante è assegnato alla valorizzazione delle vocazioni turistiche e al rafforzamento delle interazioni tra centri di ricerca e attività economiche.
Il Piano presta inoltre particolare attenzione alla conservazione del patrimonio storico e architettonico presente in città e nei borghi carsici, alla riqualificazione del fronte mare e di Porto Vecchio, alla ristrutturazione (anche in termini energetici e ambientali) di parti urbane importanti e strategiche. Temi, questi ultimi, specificamente trattati dal *Sistema insediativo* e dalle *Aree della grande trasformazione*.
Tra gli elementi irrinunciabili cui affidare il rinnovamento di Trieste ci sono però anche quelli più strettamente connesi al miglioramento delle condizioni quotidiane di vita in città. Su questi temi lavora il *Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi*, nell'intento di migliorare l'accessibilità sia ai servizi di scala urbana e territoriale, sia alle centralità (attrezzature, spazi pubblici e verdi) riconosciute all'interno dei principali rioni e quartieri cittadini.



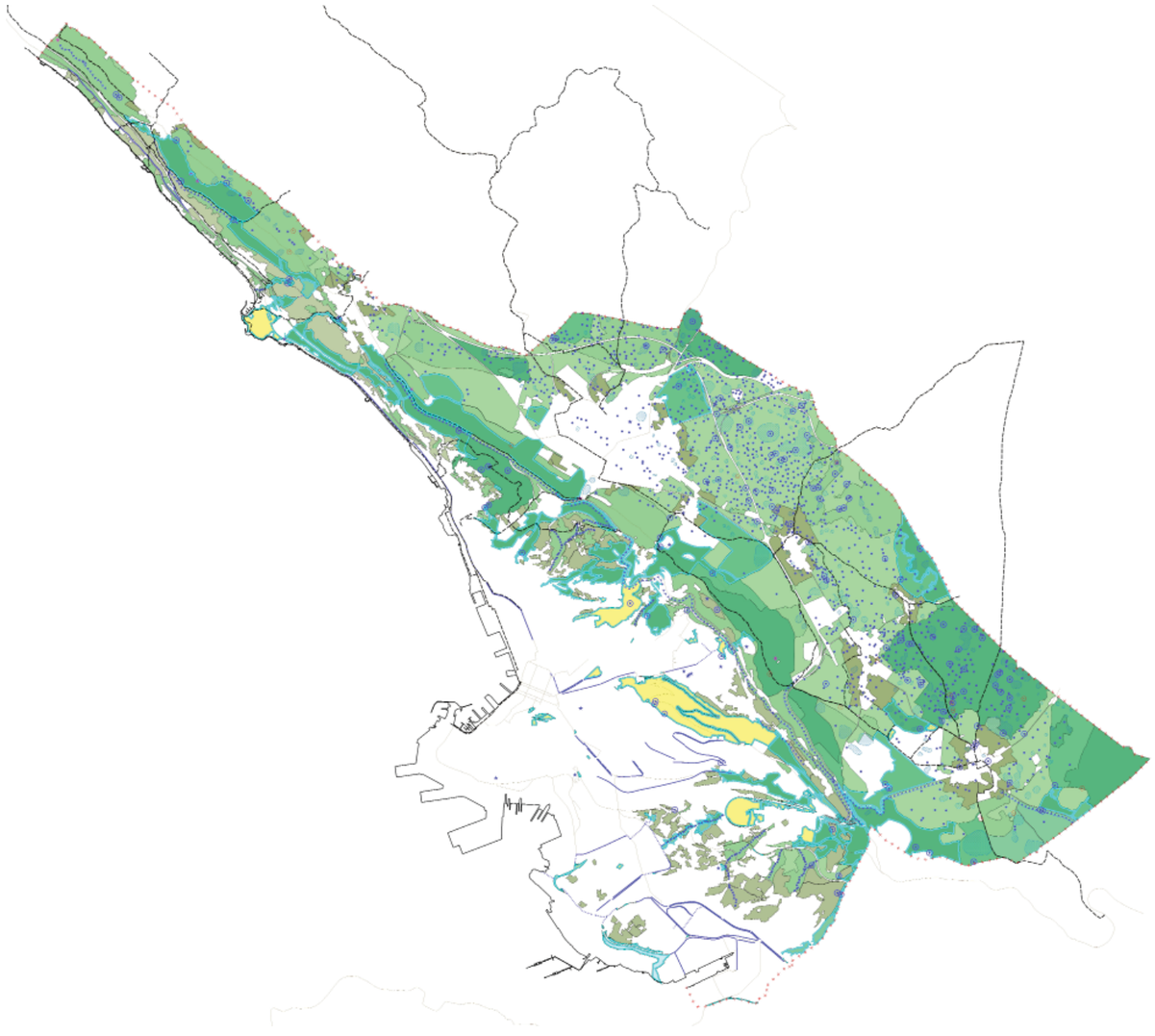
Tav. PS2_Piano struttura scala 1:10.000

SISTEMA AMBIENTALE E DEL PAESAGGIO	SOTTOSISTEMI:	**mosaico ambientale e zone agricole**	ZONE E	E2 Agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi E3 Agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo - zootecnici E4.1 Agricole paesaggistiche del Carso E4.2 Agricole paesaggistiche della Costiera E4.3 Agricole paesaggistiche collinari periurbane
		presidi ambientali e corridoi ecologici	ZONE F PRESCRIZIONI PARTICOLARI	F2 Di tutela ambientale di ambiti boschivi F3 Di tutela ambientale di interesse silvo - zootecnico F4 Di tutela ambientale di interesse agricolo paesaggistico Siti riproduttivi e corridoi ecologici Filari di interesse ambientale Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti, pozzi Impluvi
		elementi di interesse paesaggistico	PRESCRIZIONI PARTICOLARI	Disciplina dei pastini Doline Vedette, belvederi e visuali di pregio Grotte Geositi Percorsi di interesse paesaggistico - ricreativo
SISTEMA INSEDIATIVO	SOTTOSISTEMI:	**aree della conservazione dei caratteri storico - architettonici**	ZONE A, B0, B0b PRESCRIZIONI PARTICOLARI	A0 Centro storico A2 Nuclei di interesse ambientale di tipo A di Santa Croce, Prosecco, Contovello A3 Zone soggette a ristrutturazione edilizia B0 Centro urbano di pregio ambientale B0b Borghi originari carsici e periurbani Ville e palazzi di pregio storico - architettonico Ville ed edifici di interesse storico - testimoniale Aree a rischio archeologico
		aree della riqualificazione e trasformazione	ZONE B, C, V ZONE I ZONE O	Bo Città degli oggetti 1, 2, 3, 4 Bg Città dei giardini 1, 2, 3 Bg4 Città degli orti C Nuova città dei giardini V Verde privato I Direzionali O1 Miste commerciali, direzionali e ricettive O2 Campi per nomadi
		aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica		
AREE DELLA GRANDE TRASFORMAZIONE	SOTTOSISTEMI:	**aree della grande trasformazione**	PRESCRIZIONI PARTICOLARI	Campo Marzio Ex Caserma di Banne Ambito di via Rossetti via Cumano
SISTEMA DELLA PRODUZIONE, DELLE ATTIVITÀ MARITTIME, DEL GRANDE COMMERCIO, DELLA RICERCA E DEL TURISMO	AMBITO DELLA PRODUZIONE, LOGISTICA, COMMERCIO	**aree produttive e artigianali**	ZONE D	Piano territoriale infraregionale D1.1 Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale D1.3 Insediamenti industriali ed artigianali nel comprensorio EZIT D3 Insediamenti industriali ed artigianali D3a Attività di trattamento rifiuti D3b Zone artigianali di Monte S. Pantaleone D4 Attività estrattive
		aree delle attività marittime e della logistica	ZONE L, N	L1a Porto nuovo N1 Interscambio merci
		aree del commercio	ZONE H	Hc Commerciali destinate a grandi strutture di vendita H3 Commerciale di interesse comunale comprensoriale
		aree della ricerca	ZONE P	P Ricerca scientifica e tecnologica
	AMBITO DEL TURISMO E DELL'AFFACCIO URBANO A MARE E DELLA PORTUALITA'	**aree del turismo**	ZONE G	G1a Turistico - ricettive marine G1b Balneari turistiche G1c Balneari della costiera G1d Turistico - ricettive del Carso G1e Turistiche per campeggi
		aree dell'affaccio urbano al mare e della portualità allargata	ZONE L	L1b Porto urbano – rive L1c Porto vecchio L2 Portuali di interesse comunale
		ambiti della riqualificazione urbana I		
SISTEMA DELLE ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI	SOTTOSISTEMI:	**centralità a scala urbana e territoriale**	ZONE S	S1 Attrezzature per la viabilità ed i trasporti S2 Attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura S3 Attrezzature per l'istruzione S4 Attrezzature per l'assistenza e la sanità S5 Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto S6 Servizi tecnologici S6.R Servizi tecnologici per la radiodiffusione S6.TV Servizi tecnologici per la radiodiffusione televisiva
		attrezzature e servizi alla scala urbana e residenziale		
		ambiti della riqualificazione II (centri di quartiere)		
SISTEMA DELLA MOBILITA'	SOTTOSISTEMI:	**servizi stradali e parcheggi**	ZONE Z	Z1 Aree riservate alla viabilità Z2 Zone ferroviarie Zp Parcheggi ed autorimesse

Il Piano operativo riprende la suddivisione in sistemi e sottosistemi/ambiti del Piano struttura, ulteriormente articolandola in zone territoriali omogenee.
Il Piano operativo rappresenta la componente direttamente conformativa e progettuale del nuovo PRGC; a essa si riferiscono in particolare le Norme Tecniche di Attuazione (PO1), la Zonizzazione (PO2) e le Schede progetto (PO3).

Nei paragrafi successivi vengono illustrati:
- per ciascun sistema, ambiti e criteri progettuali più generali, utili a comprendere le scelte esplicitate attraverso le disposizioni normative;
- descrizioni sintetiche di ciascuna zona territoriale omogenea, corredate dai criteri di progetto che hanno orientato la scrittura delle NTA e da una sintesi delle stesse;
- estratti degli elaborati di zonizzazione e ulteriori schemi esemplificativi di scelte e atteggiamenti di progetto.

SISTEMA AMBIENTALE E DEL PAESAGGIO	SOTTOSISTEMI:	**mosaico ambientale e zone agricole**	ZONE E	E2 Agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi E3 Agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo - zootecnici E4.1 Agricole paesaggistiche del Carso E4.2 Agricole paesaggistiche della Costiera E4.3 Agricole paesaggistiche collinari periurbane
		presidi ambientali e corridoi ecologici	ZONE F	F2 Di tutela ambientale di ambiti boschivi F3 Di tutela ambientale di interesse silvo - zootecnico F4 Di tutela ambientale di interesse agricolo paesaggistico
			PRESCRIZIONI PARTICOLARI	Siti riproduttivi e corridoi ecologici Filari di interesse ambientale Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti, pozzi Impluvi
		elementi di interesse paesaggistico	PRESCRIZIONI PARTICOLARI	Disciplina dei pastini Doline Vedette, belvederi e visuali di pregio Grotte Geositi Percorsi di interesse paesaggistico - ricreativo



Nuovo PRGC, Zonizzazione, Sistema ambientale

Il Sistema ambientale e del paesaggio si articola a comprendere sottosistemi relativi a: grandi spazi aperti del Carso, boscati e non; aree collinari del Flysch; aree costiere e periurbane.

Sottosistemi

Il Sistema è costituito da due ambiti principali, a loro volta suddivisi in sub-ambiti, rispondenti obiettivi e strategie differenti: i Presidi ambientali e corridoi ecologici; il Mosaico ambientale. I Presidi ambientali e corridoi ecologici costruiscono un telaio con ruolo di connessione ecologica del territorio. Questo telaio funge da ossatura al Mosaico ambientale, costituito da un insieme articolato di aree contraddistinte da diversità di habitat e caratteri paesaggistici, e principalmente vocate a un utilizzo agricolo. Tale utilizzo è stato graduato sulla base del rispetto dei valori ambientali, della tutela e della valorizzazione del patrimonio rurale e naturale, ai fini di promuovere una gestione attiva e calibrata dello stesso. Un terzo ambito è costituito dagli Elementi di interesse paesaggistico, ossia da un insieme di elementi (puntuali, areali e lineari), riconosciuti per il loro specifico valore paesaggistico e ambientale.

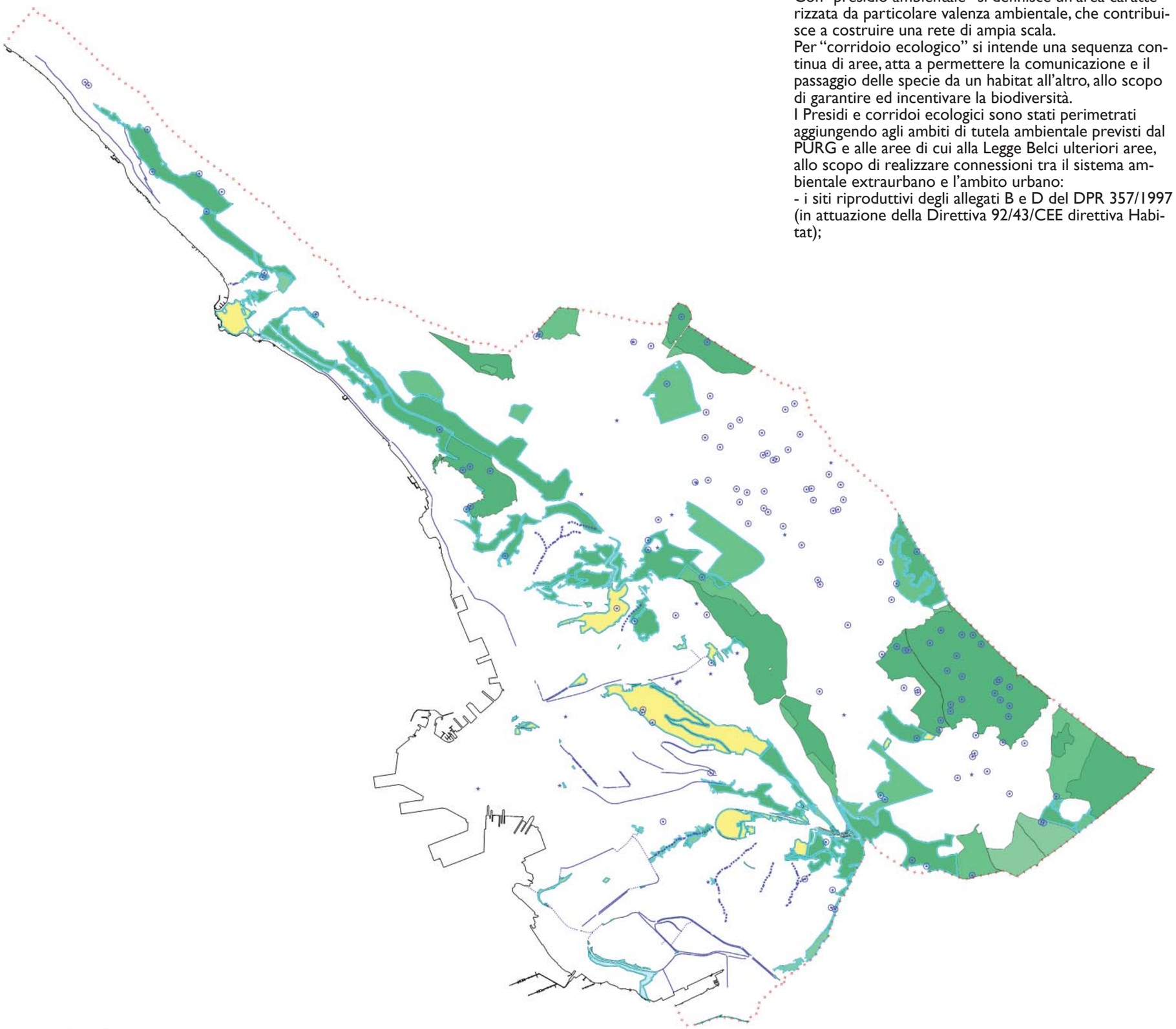
Criteri per l'individuazione delle zone

L'articolazione delle zone discende dalla lettura del territorio e dall'incrocio di differenti documenti:
- confronto tra uso del suolo attuale, uso del suolo nel Catasto Franceschino e Catasto attuale, orientato all'individuazione usi storici e consolidati;
- Carta dell'uso del suolo non edificato (costruita con il database della Carta della vegetazione, fornito dal prof. L. Poldini), ortofoto del 2006 e del 2011;
- Carta dei valori ambientali, in cui sono rappresentati i valori complessivi degli Habitat risultanti dalla media di alcuni descrittori (costruita con il database dei Valori ambientali degli habitat, fornito dal prof. L. Poldini);
- Studio geologico e idrogeologico del territorio, per quanto attiene alle problematiche di stabilità, sicurezza idraulica, permeabilità dei suoli e tenuta dei versanti.

Complessivamente il Piano estende la superficie coltivabile (base produttiva), restituendo all'uso agricolo diverse parti del territorio che la Variante n. 66 destinava a zone edificabili (B, C, G, P) o a zone servizi per Parco Urbano e Verde Privato di Pubblico interesse (U2b e U2c). Rispetto alla Variante n. 66, il nuovo Piano incrementa le aree destinate al Sistema ambientale di circa il 37% (più di 1.200 ha).

Normativa

L'articolazione delle zone si accompagna alla semplificazione delle procedure di intervento. Viene infatti ridotto l'obbligo di assoggettare a pianificazione attuativa, che invece nella Variante n. 66 interessava quasi tutte le tipologie di intervento nel settore agricolo.
Per incentivare l'attività agricola viene rivisto il vincolo della superficie minima aziendale nelle diverse zone (rapportando tale superficie alle dimensioni medie reali delle aziende operanti nel settore), viene permesso il miglioramento dell'accessibilità ai fondi agricoli e consentita una serie di interventi di recupero dei pastini per ripristinarne la funzionalità.
Per incentivare sia la ripresa dell'attività agricola di coltivi abbandonati, sia la fruizione turistica ed escursionistica, viene consentito il recupero dei sentieri e delle strade esistenti, compreso il loro eventuale allargamento fino ad un massimo del 50% della larghezza esistente e comunque fino a 3 metri di larghezza complessiva.
Per incentivare il pascolo non intensivo viene ammessa la realizzazione (con strumento diretto) di ricoveri temporanei degli animali.



Nuovo PRGC, Zonizzazione, Presidi ambientali e corridoi ecologici

Con "presidio ambientale" si definisce un'area caratterizzata da particolare valenza ambientale, che contribuisce a costruire una rete di ampia scala.
Per "corridoio ecologico" si intende una sequenza continua di aree, atta a permettere la comunicazione e il passaggio delle specie da un habitat all'altro, allo scopo di garantire ed incentivare la biodiversità.
I Presidi e corridoi ecologici sono stati perimetrati aggiungendo agli ambiti di tutela ambientale previsti dal PURG e alle aree di cui alla Legge Belci ulteriori aree, allo scopo di realizzare connessioni tra il sistema ambientale extraurbano e l'ambito urbano:
- i siti riproduttivi degli allegati B e D del DPR 357/1997 (in attuazione della Direttiva 92/43/CEE direttiva Habitat);
- le aree di maggior pregio identificate della Carta dei valori ambientali;
- i parchi costituenti potenziali capisaldi ambientali urbani;
- gli impluvi, i filari di interesse ambientale, i laghetti e gli stagni.

Il risultato è una rete continua di spazi aperti che segue il confine del Comune e il Ciglione carsico, scendendo in città lungo gli impluvi dei torrenti.
L'ambito comprende inoltre alcuni siti riproduttivi puntuali di cui all'allegato B del DPR 357/1997, che non fanno parte della rete e che ricadono anche negli altri Sistemi del Piano.
Le norme per i Presidi ambientali e corridoi ecologici si articolano in:
- F2 - Zone di tutela ambientale di ambiti boschivi;
- F3 - Zone di tutela ambientale di interesse silvo-zootecnico;
- F4 - Zone di tutela ambientale di interesse agricolo paesaggistico;
- ☆ Siti riproduttivi e corridoi ecologici (puntuali);
- * Siti riproduttivi e corridoi ecologici (areali);
- Filari di interesse ambientale (viali alberati con funzione di corridoio eco-biologico);
- Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti e pozzi;
- Impluvi.

In particolare, i Siti contrassegnati dai simboli dell'asterisco o della stella possono ricadere sia entro il Sistema ambientale, sia entro altri sistemi. I Siti areali corrispondono a parchi urbani a uso pubblico (quali Miramare, Farneto, Villa Giulia, Giardino Pubblico, parco urbano di S. Maria Maddalena Superiore) o a spazi verdi di pertinenza di altre funzioni (come l'area verde boscata dell'ospedale di Cattinara).

Criteri progettuali
Le disposizioni relative alle zone F perseguono l'obiettivo di coniugare gestione attiva e tutela di ambiti di elevato valore ambientale (cfr. paragrafo seguente).
Per quanto riguarda in particolare i Siti riproduttivi e corridoi ecologici ricadenti nel Sistema ambientale, le norme tutelano le condizioni ambientali e gli usi in essere, con specifico riguardo alla salvaguardia dell'attività agricola, allo scopo di preservare e potenziare i siti degli allegati B e D e la loro funzionalità.
Per i Siti riproduttivi e corridoi ecologici areali ricadenti in altri sistemi, le norme obbligano ad assicurare il mantenimento dello stato dei luoghi (composizione e della morfologia degli spazi aperti) con caratteristiche simili all'esistente, o ad aumentarne la naturalità.
Per i siti riproduttivi puntuali è possibile sostituire o spostare l'habitat presente (quali stagni, vasche d'acqua, zone umide) con opere idonee al trasferimento della fauna esistente.

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA

COMUNE DI TRIESTE

Area Città e Territorio

Servizio Pianificazione Urbana

PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE



Area Città e Territorio
Direttore arch. Marina Cassin

Gruppo di progettazione
Progettazione e Coordinamento generale
Dirigente Servizio Pianificazione Urbana arch. Maria Genovese

Progettisti
arch. Paola Cigliotto
arch. Sabina Anna Lenoci
arch. Francesco Spanò
arch. Roberto Bertossi
arch. Beatrice Micovilovich

Collaboratori
dott.ssa Rossella Divisacco
arch. Ezio Gollini
dott. Michele Grison
arch. Manuela Perovel
dott. Roberto Prodan

Elaborazioni grafiche
geom. Paolo Carnivani
geom. Andrea Conti
mo Mauro Pennone
dott. Luca Susich
arch. Anna Trani
p.i. Andrea Zacchigna

Aree riserva naturale Legge Belci e Parco del Carso

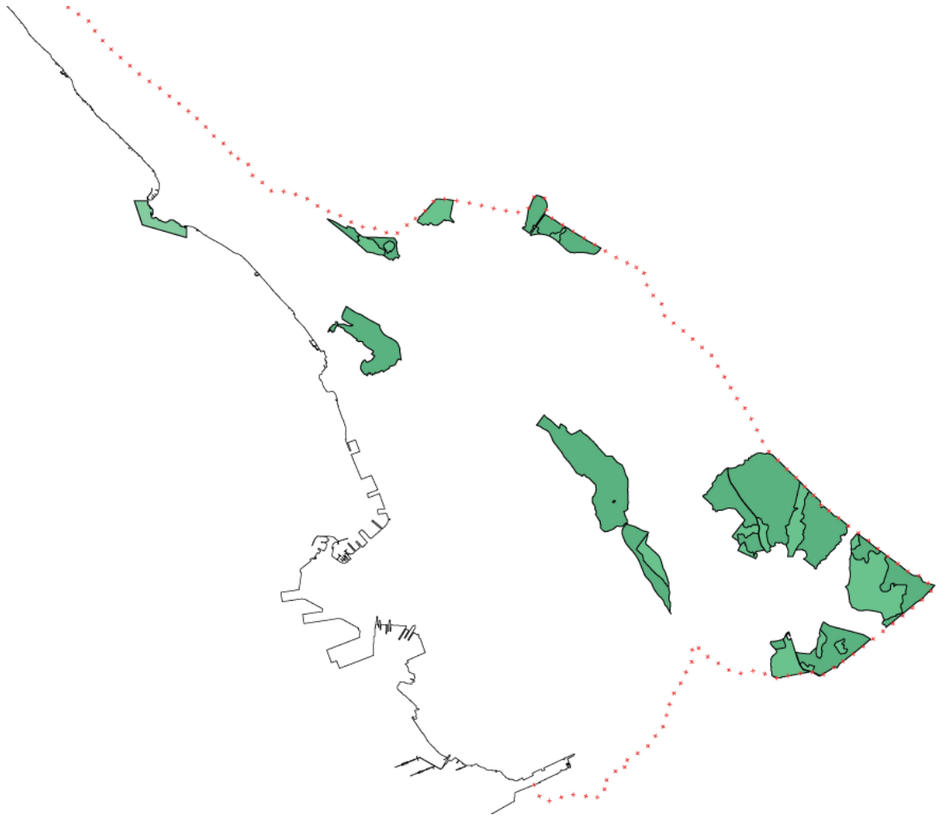
27 aprile 2015

Trieste

CTRN edizione 2003 aggiornata alla data 30.04.2012 a cura del Comune su autorizzazione regionale

Aree di riserva naturale istituite dalla Legge 442/71 Belci

Perimetro Parco del Carso



Zone F, Variante n. 66

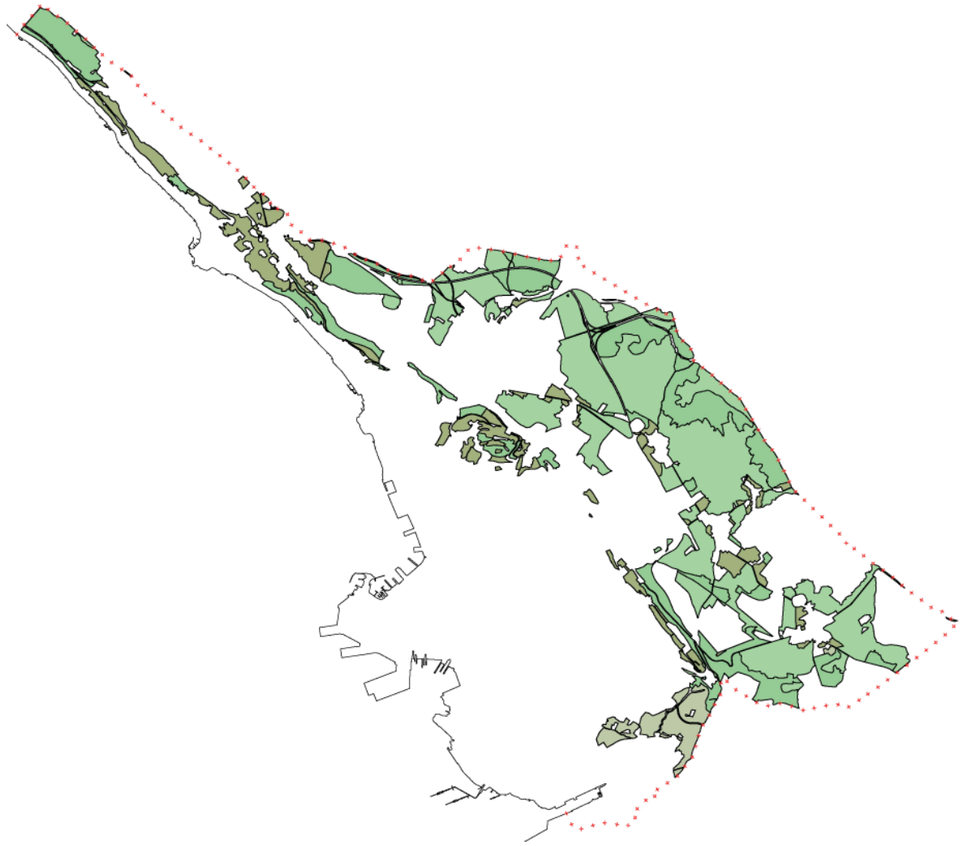


*Zone F ed F *, nuovo PRGC*

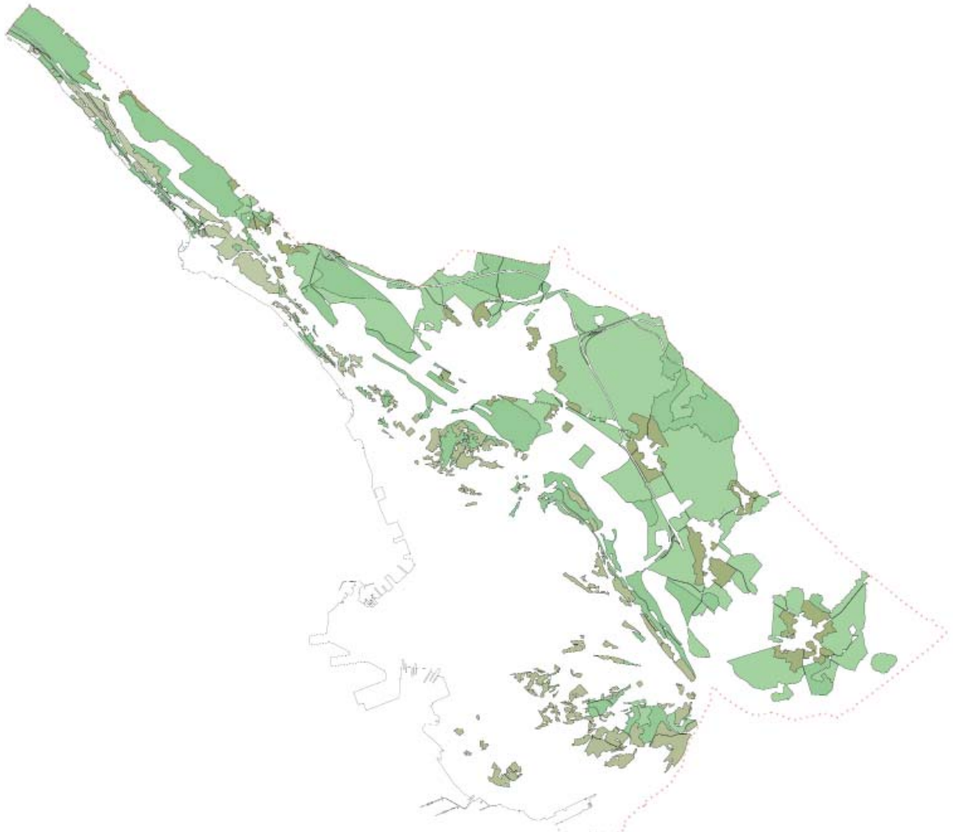
Zone F - Di tutela ambientale

Sono state perimetrate sulla base degli ambiti di tutela ambientale previsti dal PURG, ricomprendendo anche le zone di "Riserva naturale" delimitate dalla carta topografica annessa alla Legge n. 442/71 (Legge Belci).
Gli ambiti di tutela ambientale regionale sono stati recepiti con le geometrie già definite dalla Variante n. 66, sottoposte a piccole rettifiche di margine per rispondere ad adeguamenti cartografici (carta tecnica georiferita), alla Carta dei valori ambientali (costruita sulla base della Carta dell'uso del suolo non edificato), a tracce morfologiche facilmente identificabili sul terreno e ai confini dei lotti.
Tra le zone F ve ne sono alcune contrassegnate da "*"; la loro funzione è realizzare connessioni tra il sistema ambientale extraurbano e quello urbano. Le F con "*" ricomprendono i siti riproduttivi dell'allegato B del D.P.R. 357/1997, le aree di maggior pregio ambientale identificate della Carta dei valori ambientali e gli impluvi.
L'aggiunta delle F con "*" determina un incremento delle zone F Rispetto alla Variante n.66 l'estensione delel zone F è incrementata di circa il 107% (più di 900 ha).

Criteri progettuali
Per le zone F2, costituite dalle parti boscate aventi connotati ambientali e paesaggistici di elevato valore, il Piano prevede destinazioni finalizzate alla salvaguardia delle valenze naturalistiche e paesaggistiche, consentendo le attività selvicolturale e la fruizione naturalistica.
Per le zone F3 e le F4 il Piano prevede destinazioni d'uso agricola e silvo-pastorale, oltre alla fruizione naturalistica.
Per entrambe le zone, oltre a garantire la permanenza delle attività agricole in essere, il Piano incentiva la ripresa del pascolo non intensivo (anche in funzione della manutenzione del territorio), consentendo la realizzazione di ricoveri temporanei degli animali.



Zone E meno Eb, Variante n. 66



Zone E, nuovo PRGC

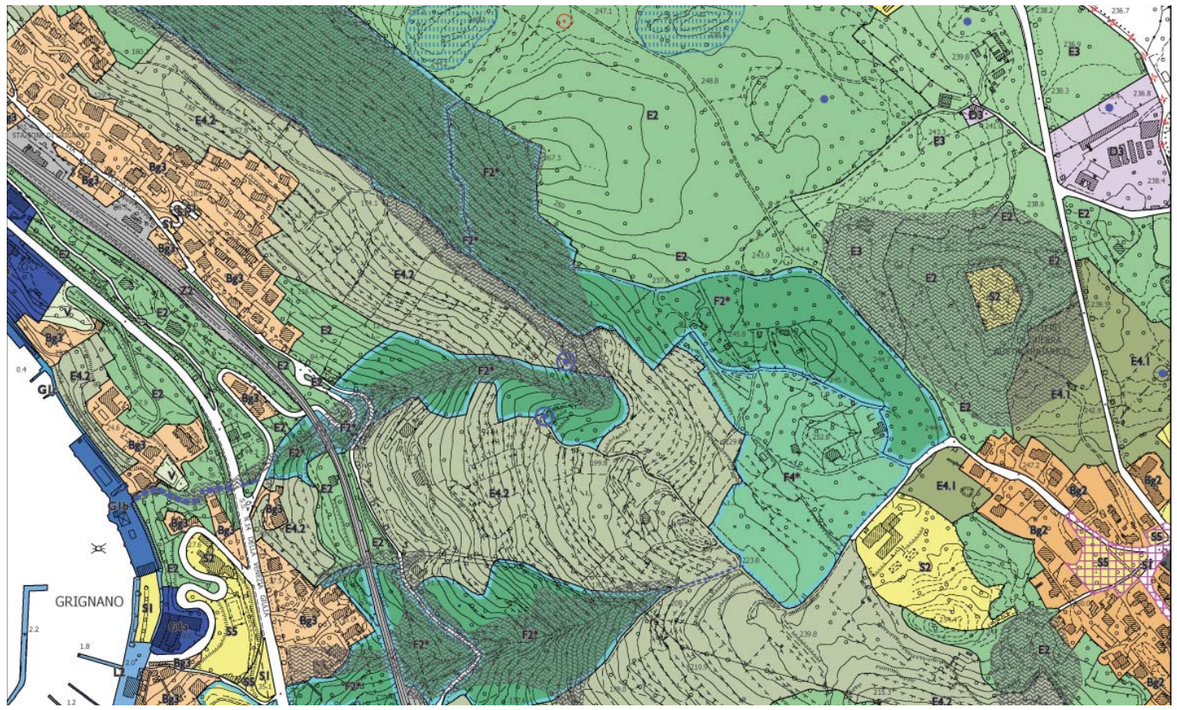
Mosaico ambientale

L'articolazione progettuale delle zone agricole persegue l'obiettivo di promuovere l'agricoltura multifunzionale, garantendo la salvaguardia e la manutenzione del territorio, dei suoi valori e della sua biodiversità.
Sulle zone del mosaico ambientale è stato graduato l'utilizzo agricolo sulla base del rispetto dei valori ambientali, della tutela e della valorizzazione del patrimonio agricolo e naturale, per una gestione attiva e calibrata.
Il Piano intende inoltre facilitare la gestione agricola del territorio attraverso la semplificazione delle norme.
Il Mosaico ambientale si articola nelle seguenti zone:
- E2 - Zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi;
- E3 - Zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo - zootecnici;
- E4 - Zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti di interesse agricolo e paesaggistico a loro volta suddivise in:
    - E4.1 - zone agricole paesaggistiche del Carso;
    - E4.2 - zone agricole paesaggistiche della Costiera;
    - E4.3 - zone agricole paesaggistiche collinari periurbane.

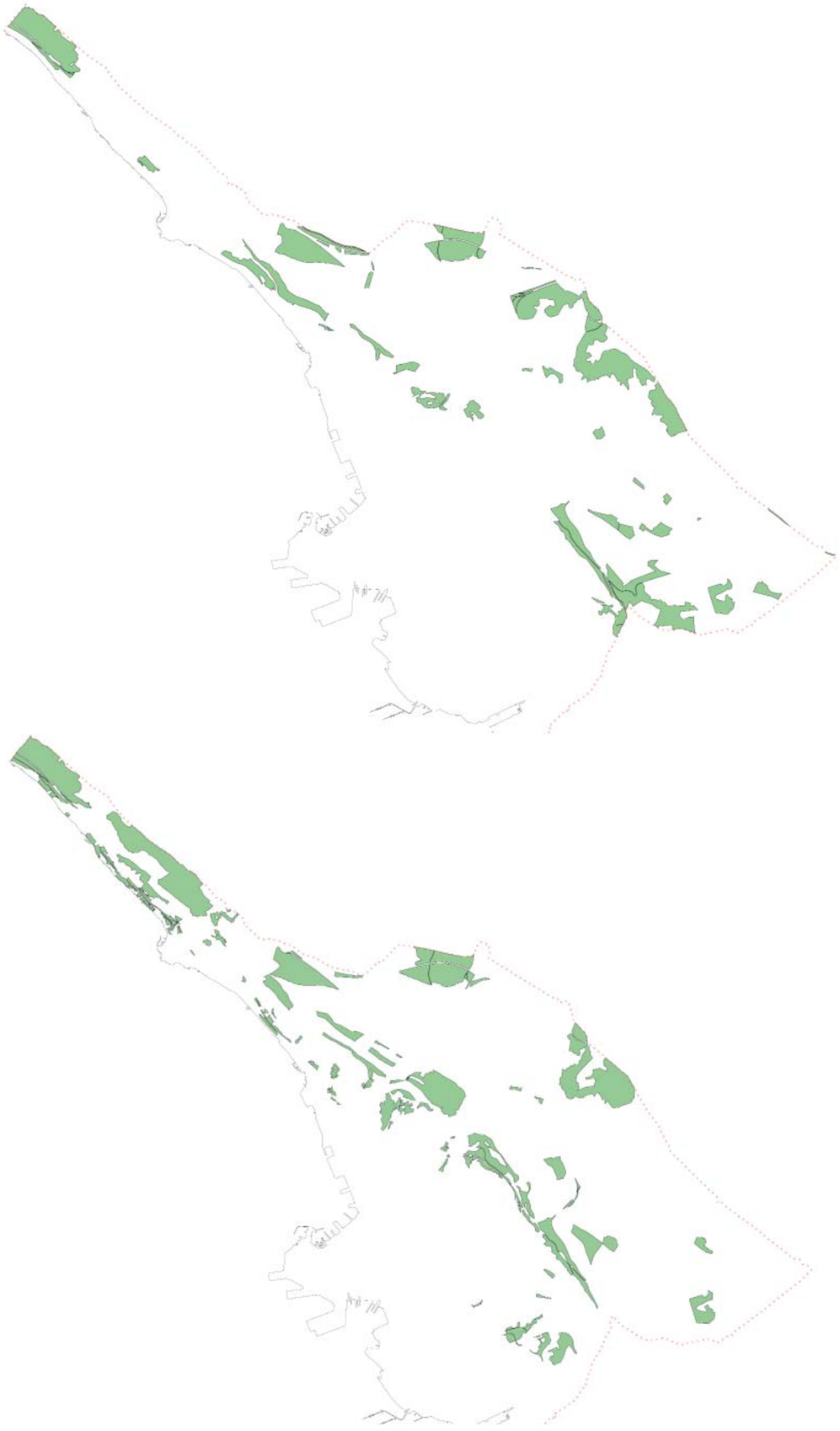
In generale, rispetto alla Variante n. 66, le zone E agricole sono aumentate di superficie di circa il 13%. In particolare, dal confronto tra le zone E4 ed E6 della Variante n. 66 e le zone E4 del nuovo Piano emerge un incremento di queste ultime pari a circa il 20%.

Criteri progettuali

I criteri di individuazione delle zone si sono fondati, oltre che sullo stato dei luoghi, sull'obiettivo di alternare ambienti differenti e un loro diverso livello di utilizzo. La ripartizione delle zone tiene inoltre conto delle aree agricole storicamente vocate a tale uso. Alcune ampie zone che la Variante n. 66 classificava in servizi collettivi (U2b e U2c) sono state trasformate, più correttamente, in zone del mosaico ambientale (E2, E3 o E4, a seconda delle loro specifiche caratteristiche). Per le zone E il Piano elimina l'obbligo generalizzato di strumento attuativo preventivo, per favorire la realizzazione con strumento diretto di una serie di interventi connessi alla conduzione agricola.
Le aree in proprietà, o in disponibilità, e quelle del lotto di intervento, necessarie per la realizzazione degli interventi consentiti, costituiscono pertinenza urbanistica.



Nuovo PRGC, Estratto zonizzazione mosaico ambientale



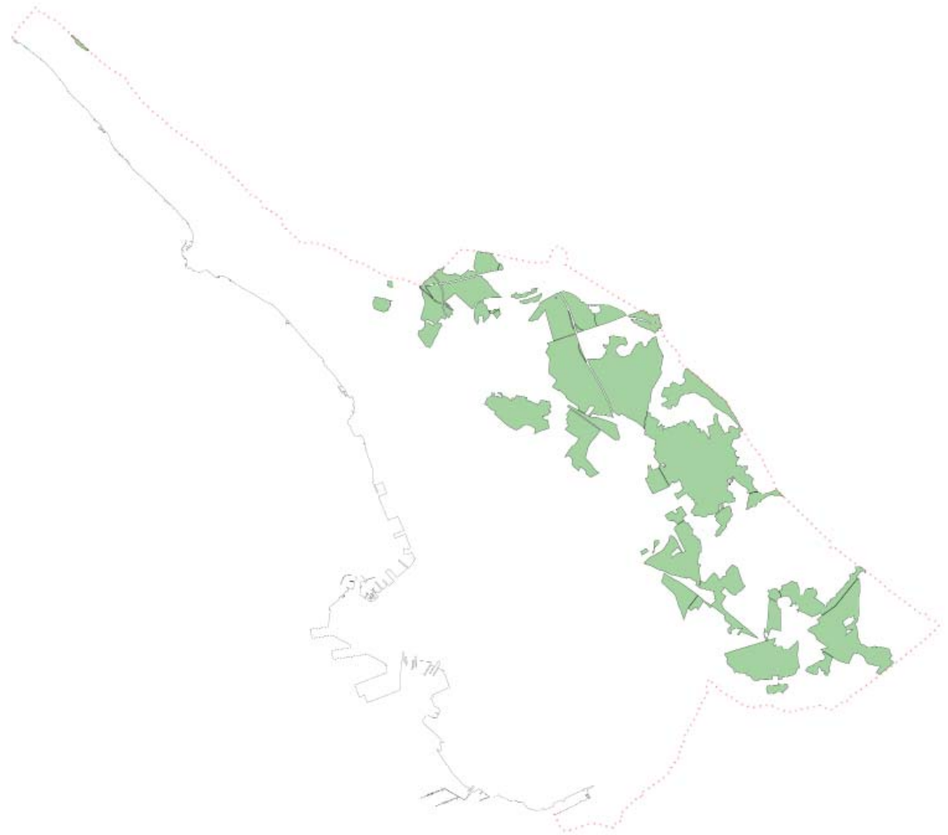
Zone E2,
Variante n. 66

Zone E2, nuovo PRGC

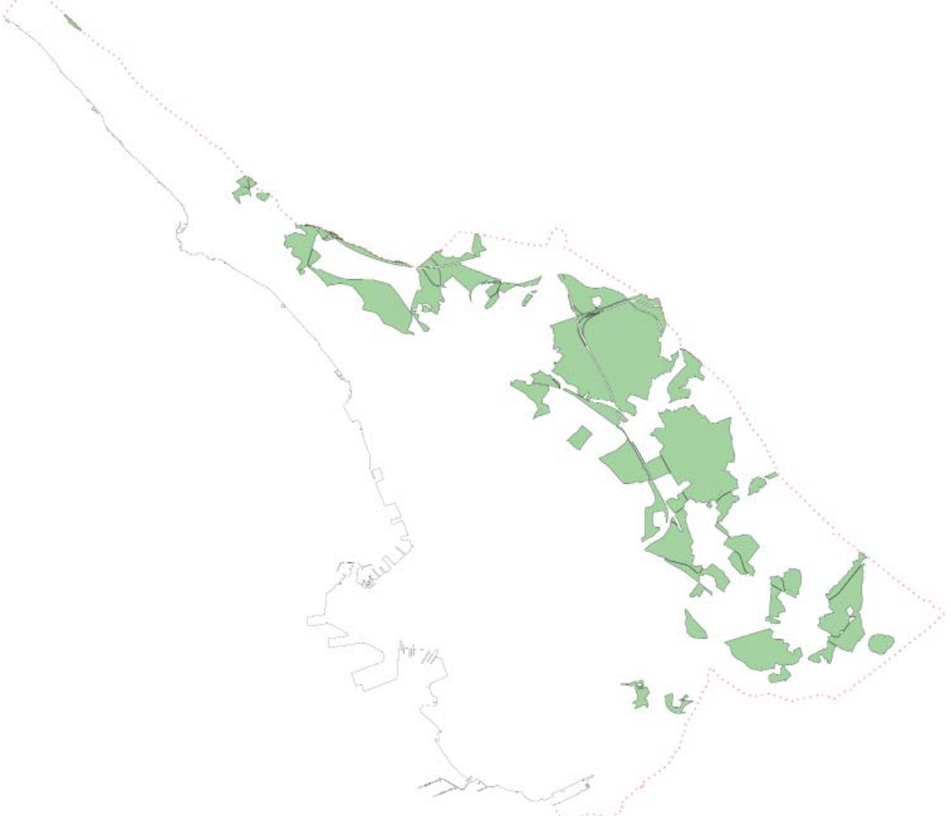
Zone E2 - Agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi

Sono le zone storicamente coperte da vegetazione arborea consolidata nelel quali il bosco assume particolari funzioni ambientali di difesa idrogeologica del territorio. Intento del Piano è consolidare la presenza di essenze autoctone, come uno degli elementi primari del mosaico ambientale.

Criteri progettuali
Il Piano consente, con strumento diretto, una serie di interventi. In particolare:
- realizzazione in legno di ricoveri temporanei di animali e l'inserimento di recinzioni con filo pastore;
- recupero dei sentieri e strade esistenti (compreso il loro allargamento fino a un massimo del 50% della larghezza esistente e comunque fino a 3 metri di larghezza complessiva), per migliorare gli accessi ai fondi agricoli e assicurare le connessioni della rete degli itinerari turistici;
- la manutenzione e ricostruzione di recinzioni esistenti in pietra calcarea o in arenaria;
- interventi previsti dai piani di gestione forestale;
- recupero di belvedere, vedette e manufatti di interesse storico.



Zone E3, Variante n. 66



Zone E3, nuovo PRGC

E3 - Agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo - zootecnici

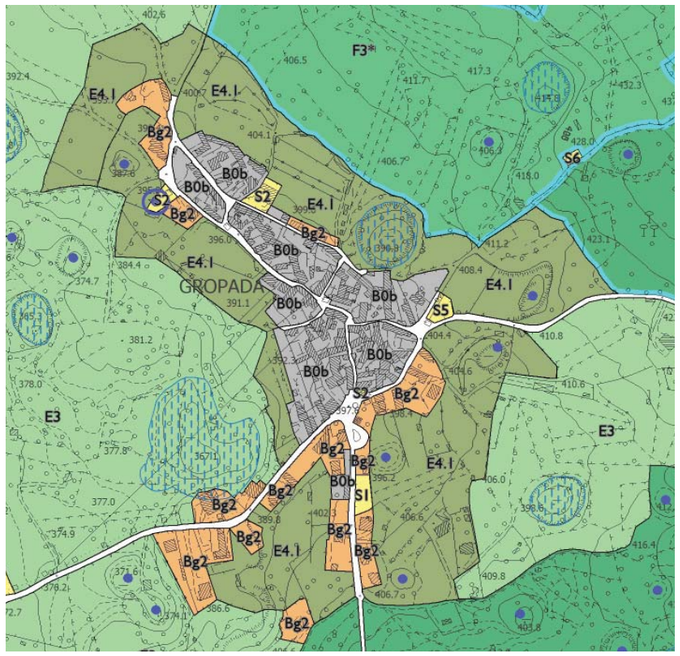
Le zone E3 comprendono il ripristino delle aree di landa carsica, i prati pascoli, i prati da sfalcio, le aree coltivate, gli arbusteti e le aree da recuperare all'uso agricolo.
Sono le aree destinate ad attività agricole, finalizzate principalmente alla valorizzazione delle attività zootecniche non industriali e delle colture presenti sul Carso, anche attraverso la realizzazione di strutture produttive aziendali e di centri aziendali integrati con attività agrituristiche.
Rispetto alla Variante n. 66, il Piano incrementa le zone E3 di circa il 4% (più di 40 ha).

Criteri progettuali
Rispetto alla Variante n. 66, il Piano introduce la possibilità di realizzare strutture aziendali con una superficie minima in proprietà di 8.000 mq.
Inoltre, ai fini di semplificare le procedure di attuazione, una pluralità di interventi – che la Variante n. 66 sottoponeva a pianificazione attuativa – nel Piano sono realizzabili con strumento diretto: strutture aziendali con dimensioni fino ai 500 mq di superficie coperta; residenza agricola; edifici e attrezzature per attività agrituristiche, serre e tunnel.
Rimane soggetta a piano attuativo la sola realizzazione di centri aziendali integrati.
Indipendentemente dal titolo di imprenditore agricolo professionale, sono ammessi – sempre in via diretta – la realizzazione di piccole strutture per il ricovero e il rimessaggio degli attrezzi, interventi di ristrutturazione edilizia e ampliamento fino a un massimo di 100 mc degli edifici esistenti a destinazione residenziale aventi una superficie coperta non inferiore ai 20 mq, di ricoveri temporanei di animali per ogni lotto d'intervento con superficie minima di 5.000 mq.

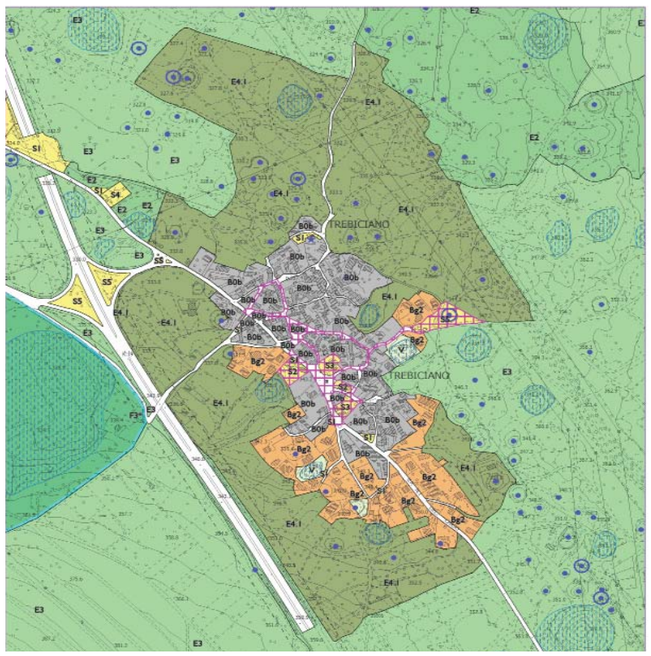
E4.1 - Agricole paesaggistiche del Carso

Sono le aree a margine dei centri abitati del Carso, destinate ad attività agricolo - zootecniche. Comprendono i prati pascolo, i prati da sfalcio, le aree coltivate esistenti e/o in abbandono (aree boscate ed incespugliate).
La superficie complessiva di questa zona è pari a circa 220 ha.

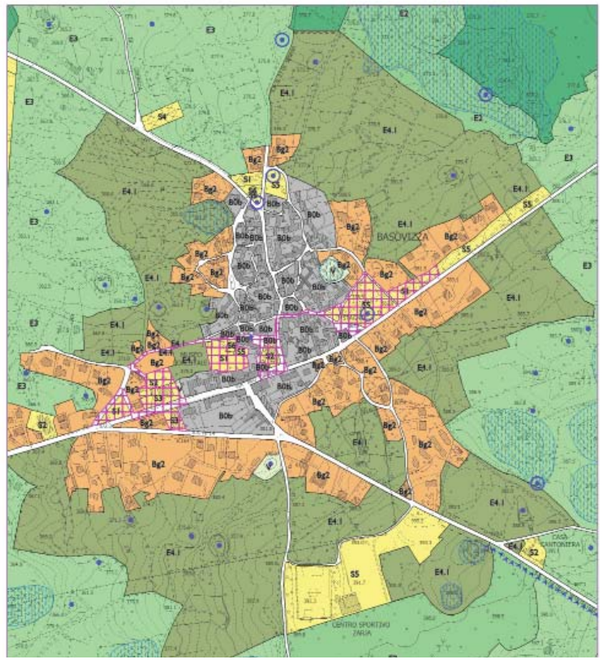
Criteri progettuali
Il Piano ricostituisce le cinture agricole-orticole attorno ai centri abitati carsici, nell'intento sia di incentivare la produzione agricola "a km 0", sia di realizzare una barriera di sicurezza contro gli incendi boschivi (che spesso lambiscono i centri abitati a causa dell'eccessiva vicinanza del bosco).
Il Piano riduce la superficie minima in proprietà necessaria alla realizzazione di strutture produttive agricole, portandola a 8.000 mq. Indipendentemente dal titolo di imprenditore agricolo professionale, è ammessa la realizzazione di piccole strutture per il ricovero e il rimessaggio degli attrezzi e di interventi di ristrutturazione edilizia e ampliamento fino a un massimo di 100 mc degli edifici esistenti a destinazione residenziale aventi una superficie coperta non inferiore ai 20 mq, di ricoveri temporanei di animali.
Tutti gli interventi si attuano con strumento diretto.
Inoltre è ammessa la residenza agricola negli edifici esistenti.



Nuovo PRGC, Zone E4.1 di Gropada,



Nuovo PRGC, Zone E4.1 di Trebiciano

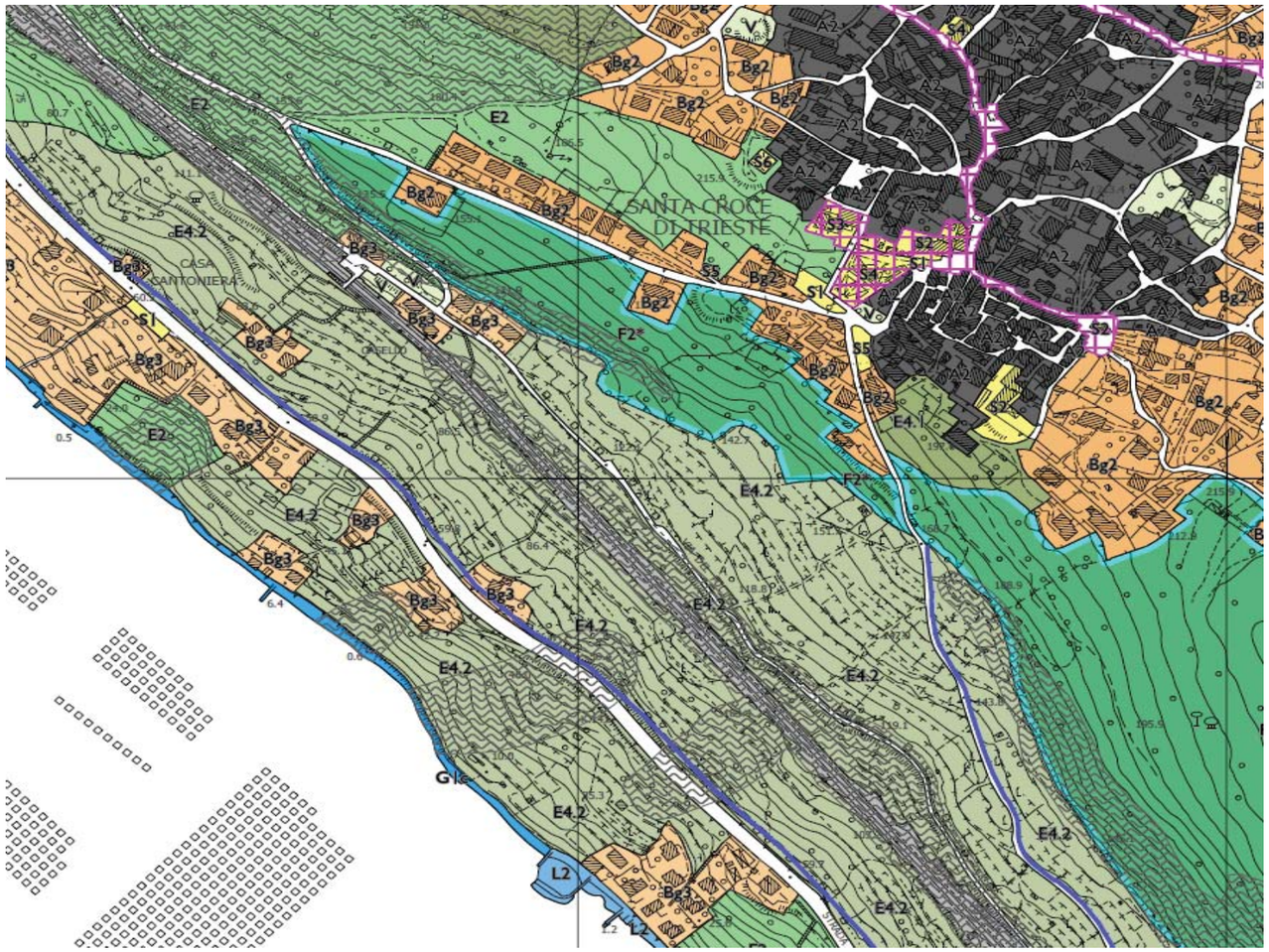


Nuovo PRGC, Zone E4.1 di Basovizza

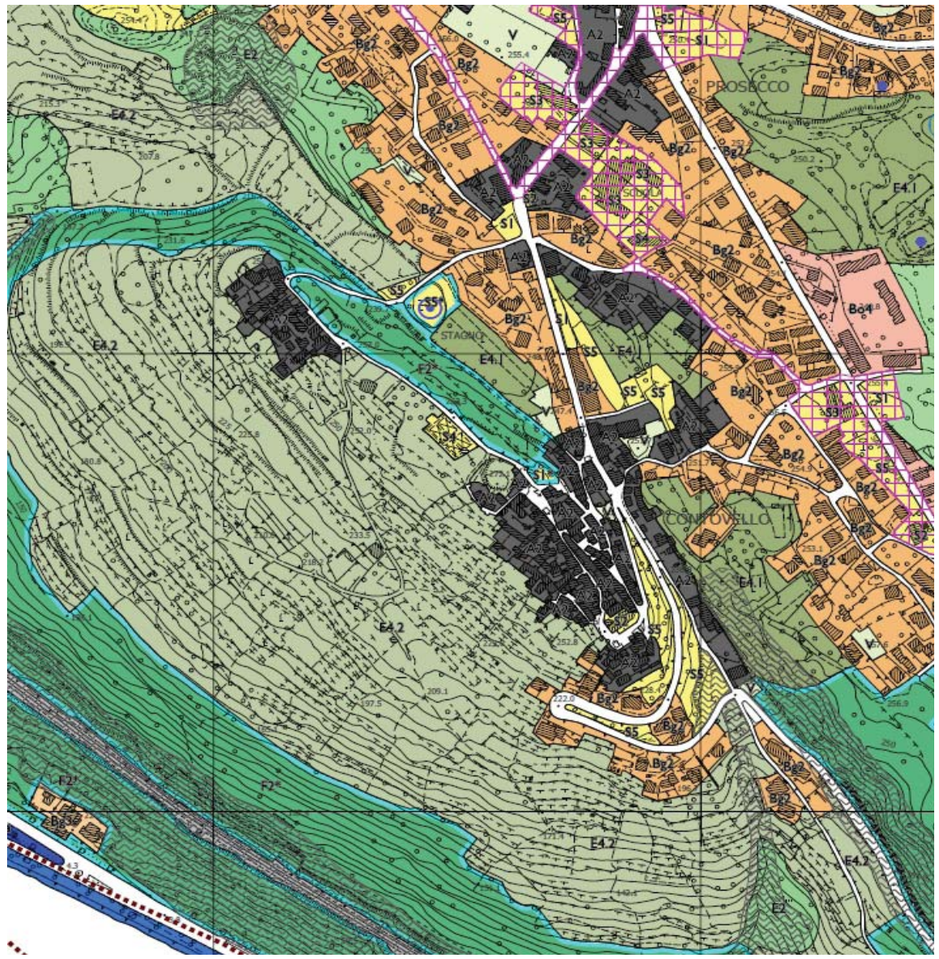
E4.2 - Agricole paesaggistiche della Costiera

Sono le zone dei terrazzamenti che da Prosecco e Santa Croce scendono verso la costa, interessati dai percorsi di collegamento tra il Carso e il mare.
La superficie complessiva prevista per questa zona è pari a circa 132 ha.

Criteri progettuali
Il Piano valorizza e recupera i pastini e i terrazzamenti esistenti, restituendoli alla vocazione agricola anche per contrastare i fenomeni di dissesto idrogeologico indotti da abbandono e pressioni antropiche.
Indipendentemente dal titolo di imprenditore agricolo professionale è ammessa la realizzazione di piccole strutture per il ricovero e il rimessaggio degli attrezzi; in alternativa, è possibile la realizzazione di piccoli ampliamenti una tantum degli edifici esistenti o di depositi agricoli scavati nello spessore dei pastini entro la differenza di quota tra un pastino e l'altro. Gli interventi si attuano con strumento diretto, nel rispetto delle disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione comprendenti anche una specifica "Disciplina dei pastini". Non è ammessa la residenza agricola. L'imprenditore agricolo professionale può realizzare cremagliere ad uso agricolo.



Nuovo PRGC, Estratto zone E4.2 fascia Costiera

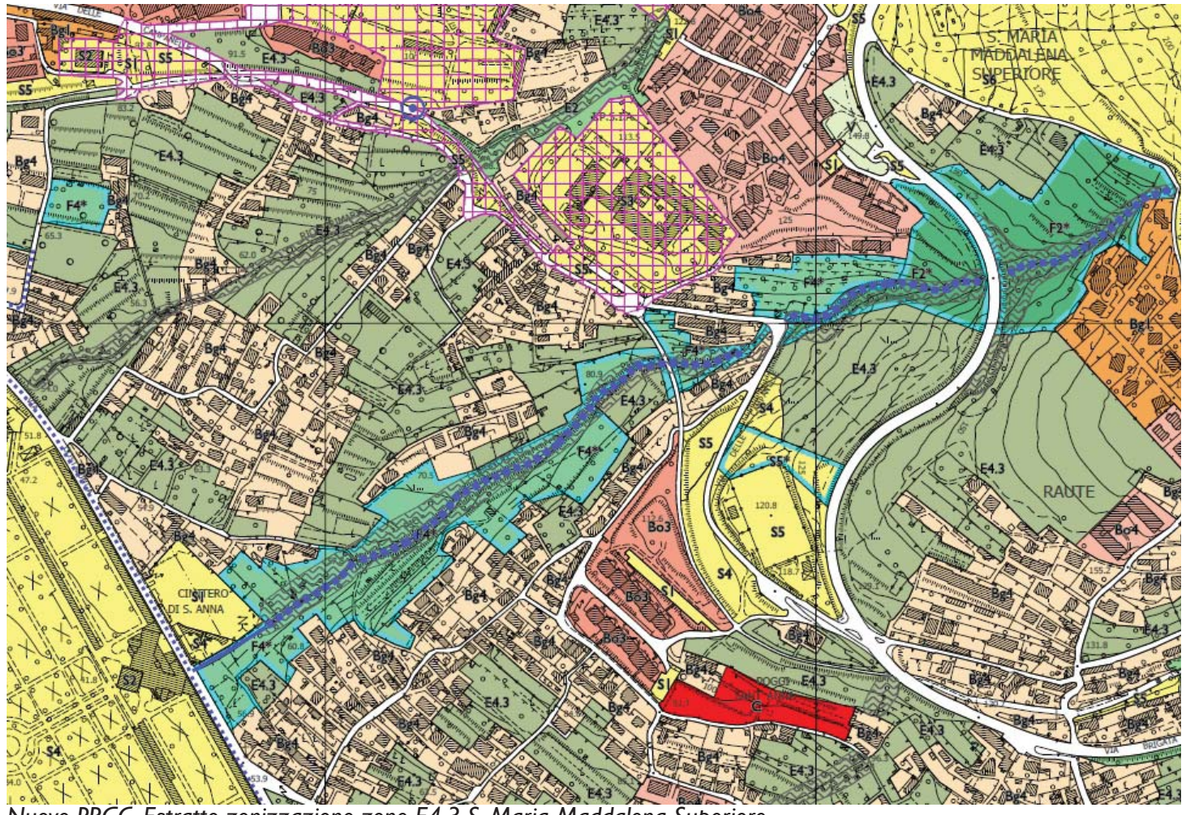


Nuovo PRGC, Estratto zone E4.2 Contovello

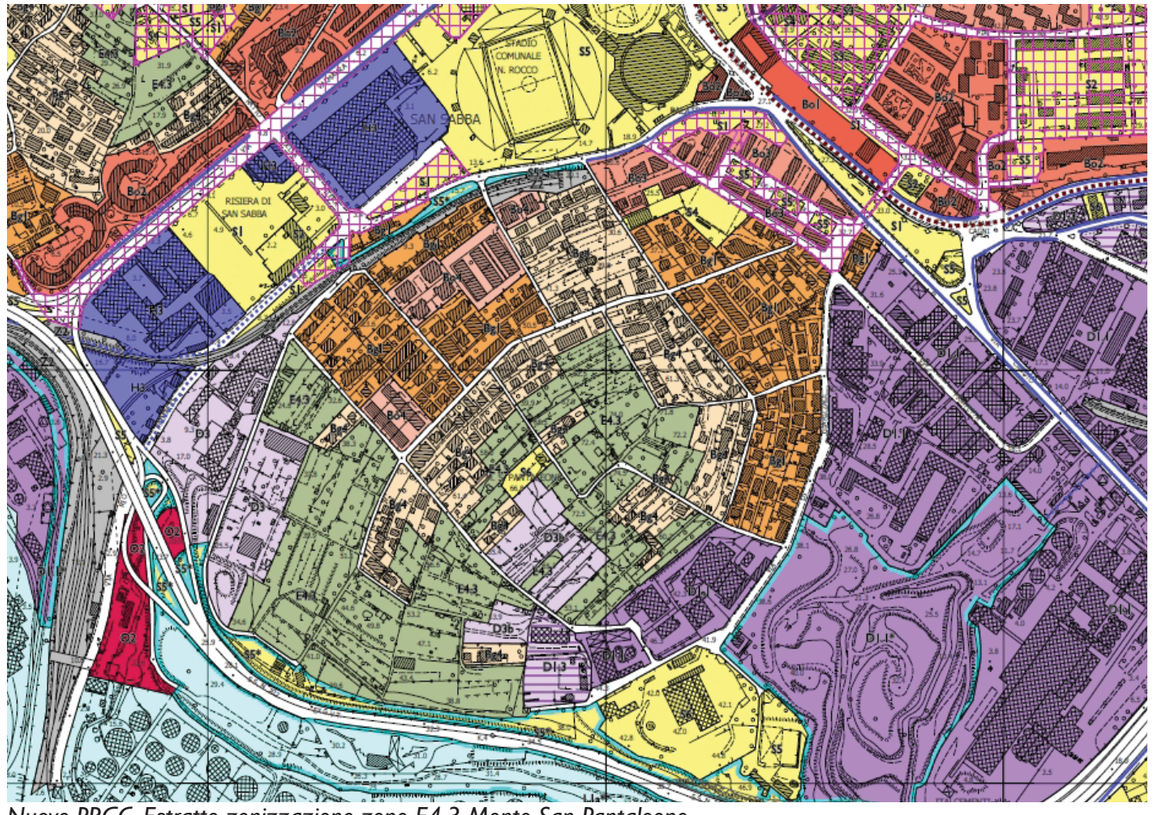
E4.3 - Agricole paesaggistiche collinari periurbane

Comprendono sia le aree che compongono il mosaico agricolo della fascia collinare tra la città densa ed il Carso, sia le zone agricole a ridosso dell'edificato nelle aree di frangia urbana (quali le zone di Monte Fiascone, Monte San Pantaleone, Monte Castiglione, Longera, Poggi S. Anna, Coloncovez, Pischianzi, S. Maria Maddalena Inferiore). La superficie complessiva prevista per questa zona è pari a circa 275 ha.

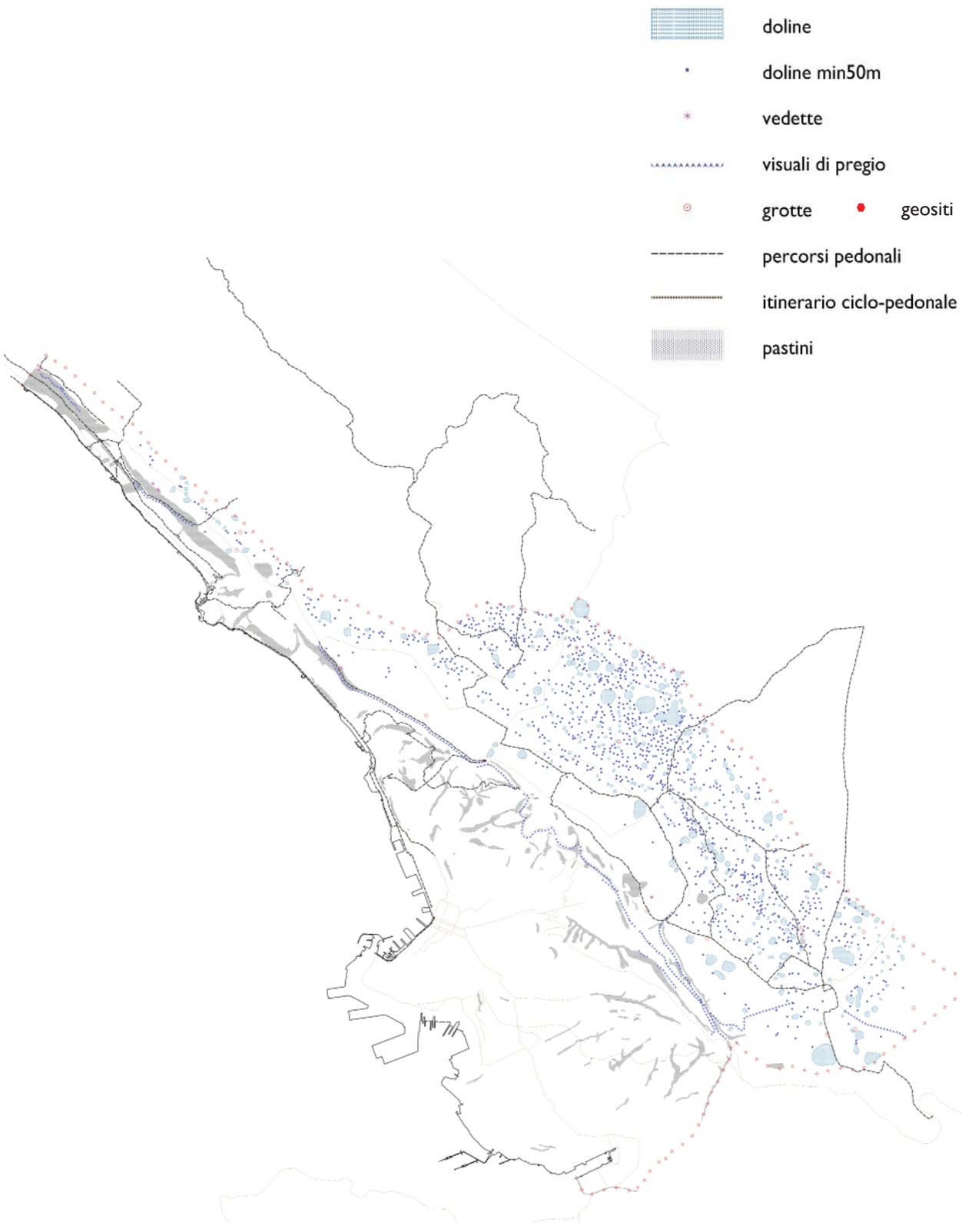
Criteri progettuali
Il Piano recupera il ruolo di verde agricolo produttivo e agro-ambientale delle aree caratterizzate da terrazzamenti o pastini ancora libere e costituenti parti integranti del sistema insediativo della Città degli orti.
Viene così restituita alla vocazione agricola una parte di territorio, sia per incentivare la produzione "a km "0", sia per contrastare ulteriori pressioni antropiche su zone di rilevante interesse paesaggistico. L'imprenditore agricolo professionale può realizzare strutture produttive agricole con superficie minima in proprietà di 5.000 mq. Indipendentemente dal titolo di imprenditore agricolo professionale è ammessa la realizzazione di piccole strutture per il ricovero e il rimessaggio degli attrezzi e il ricovero degli animali; in alternativa, è possibile la realizzazione di piccoli ampliamenti una tantum degli edifici esistenti o di depositi agricoli scavati nello spessore dei pastini entro la differenza di quota tra un pastino e l'altro. In questa zona è ammessa la costruzione di serre e tunnel per la produzione orto - floricola. Sugli edifici esistenti sono ammessi interventi di ristrutturazione edilizia ed ampliamento. Gli interventi si attuano con strumento diretto, nel rispetto delle disposizioni contenute anche nella specifica "Disciplina dei pastini".



Nuovo PRGC, Estratto zonizzazione zone E4.3 S. Maria Maddalena Superiore



Nuovo PRGC, Estratto zonizzazione zone E4.3 Monte San Pantaleone



Nuovo PRGC, Zonizzazione, elementi di interesse paesaggistico

Elementi di interesse paesaggistico

La tutela del paesaggio è uno degli elementi maggiormente perseguiti dal Piano, in riferimento a tre precisi ambienti: città, Carso e Costiera. Oltre alla suddivisione in zone E, che rispecchia tale tripartizione e i suoi differenti ambienti, il Piano individua anche gli elementi puntali connotanti i diversi paesaggi.
Per il Carso, le doline, i geositi e le grotte; per il Ciglione, le vedette e i belvedere; per le aree collinari della Costiera e periurbane, i pastini e le visuali di pregio. Vengono inoltre individuati itinerari, sentieri e piste ciclabili di interesse paesaggistico, che attraversano tutti i paesaggi e li mettono in rete.
Tutela, valorizzazione, miglioramento della funzionalità e fruibilità sono alla base delle disposizioni normative per tali elementi.

Criteri progettuali
Gli Elementi di interesse paesaggistico sono:
- Doline;
- Vedette, belvedere e visuali di pregio;
- Grotte;
- Geositi;
- Percorsi di interesse paesaggistico-ricreativo;
- Pastini e loro disciplina.

Doline
Sono elementi del paesaggio costitutivi dell'identità del Carso. Il Piano, recependo quanto evidenziato dallo Studio geologico, tutela questa importante manifestazione morfologica del territorio e dispone l'inedificabilità estesa sia ai fianchi che al fondo delle doline.

Vedette, belvedere e visuali di pregio
Sono le viste che inquadrano il paesaggio circostante in punti di vista importanti per l'identità del luogo, a cui si attribuisce valore paesaggistico. Al fine di promuovere la fruizione turistica e la tutela delle vedette e dei belvedere, in tutte le zone del Sistema ambientale si consentono interventi di recupero delle stesse, nonché dei manufatti di interesse storico e antropico. Al fine di preservare le visuali di pregio, il Piano dispone l'inedificabilità di alcune aree, con le modalità espresse nelle Norme Tecniche di Attuazione.

Grotte
Costituiscono primario elemento del territorio carsico, le cui caratteristiche morfologiche distintive devono essere tutelate con le modalità previste sia dalla normativa dello Studio Geologico, sia dalle Norme Tecniche di Attuazione. Il Piano consente interventi finalizzati alla valorizzazione ambientale e fruizione didattico-naturalistica, dettando prescrizioni per la salvaguardia della flora e della fauna ivi presenti.

Geositi
Sono testimonianze geologiche, geomorfologiche e paesaggistiche carsiche da tutelare.

Itinerari, sentieri e piste ciclabili di interesse paesaggistico
Risultano di interesse sia per i caratteri del paesaggio attraversato, sia perché si tratta di antichi percorsi costruiti con tecniche proprie della cultura del luogo.
In tutte le zone del Sistema ambientale è sempre consentito il recupero dei sentieri e delle strade esistenti, compreso il loro eventuale allargamento fino a un massimo del 50% della larghezza esistente e comunque fino a 3 metri di largheza complessiva. Il Piano consente inoltre la riapertura di antichi tracciati scomparsi o la realizzazione di nuovi tratti di collegamento tra percorsi esistenti, per garantire una rete il più possibile connessa sull'altipiano, lungo la costa e tra Caro e mare.

Pastini
La sistemazione cosiddetta "a pastini" costituisce una peculiarità del territorio antropizzato originariamente destinato all'agricoltura, da tutelare e preservare per l'elevato interesse paesaggistico e ambientale che riveste. Attraverso un'attenta ricognizione del territorio, la maggior parte delle aree pastinate e/o terrazzate non ancora interessate da parti edificate è stata restituita alla vocazione agricola (zone E4.2 ed E4.3).
Gli interventi previsti dal Piano sul territorio pastinato derivano da una serie di approfondimenti e analisi elencate nel Rapporto ambientale (Ra).
All'interno delle Norme Tecniche di Attuazione, il Piano sviluppa linee guida che indirizzano il recupero funzionale dei pastini nelle zone del Mosaico ambientale, consentendo il loro rifacimento in coerenza con i materiali e le forme del paesaggio, ai fini di garantire la permanenza e la ripresa delle pratiche agricole e di contrastare l'abbandono e il degrado idrogeologico del paesaggio. Il Piano detta inoltre criteri vincolanti per le modalità di edificazione sugli ultimi residui di zone pastinate, già interessate da processi di edificazione e ricadenti nel sistema insediativo (cfr. Titolo III - Capo V Disciplina dei pastini).

SISTEMA INSEDIATIVO — SOTTOSISTEMI:

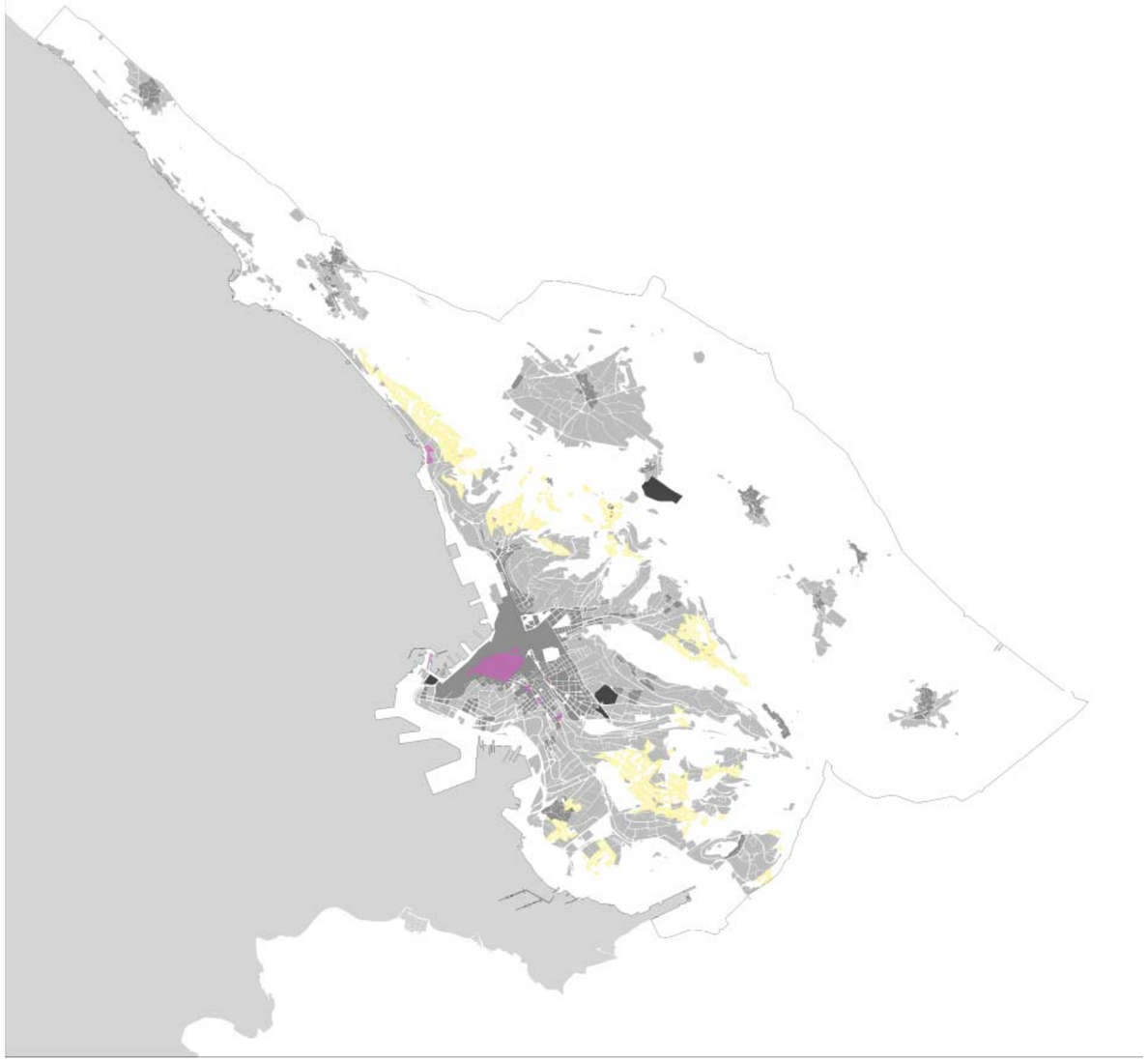
aree della conservazione dei caratteri storico - architettonici

- ZONE A, B0, B0b
  - A0 Centro storico
  - A2 Nuclei di interesse ambientale di tipo A di Santa Croce, Prosecco, Contovello
  - A3 Zone soggette a ristrutturazione edilizia
  - B0 Centro urbano di pregio ambientale
  - B0b Borghi originari carsici e periurbani
- PRESCRIZIONI PARTICOLARI
  - Ville e palazzi di pregio storico - architettonico
  - Ville ed edifici di interesse storico - testimoniale
  - Aree a rischio archeologico

aree della riqualificazione e trasformazione

- ZONE B, C, V
  - Bo Città degli oggetti 1, 2, 3, 4
  - Bg Città dei giardini 1, 2, 3
  - Bg4 Città degli orti
  - C Nuova città dei giardini
  - V Verde privato
- ZONE I
  - I Direzionali
- ZONE O
  - O1 Miste commerciali, direzionali e ricettive
  - O2 Campi per nomadi

aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica



Sottosistemi

Sulla base di una valutazione dei gradi di trasformabilità delle diverse parti di città, il Sistema insediativo si articola in due ambiti:
- Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici;
- Aree della riqualificazione e trasformazione.

Si tratta di aree in prevalenza residenziali; sono comunque presenti anche aree direzionali e miste.
Fanno parte delle Aree della conservazione il centro antico della città, i borghi storici, una serie di elementi puntuali e parti urbane ai quali è riconosciuto un valore storico, architettonico e testimoniale. In particolare, alla città della conservazione appartengono anche ville e palazzi di pregio storico-architettonico, ville ed edifici di interesse storico-testimoniale.
Fanno parte delle Aree della riqualificazione e trasformazione le parti urbane nominate Città degli oggetti, Città dei giardini, Città degli orti, le zone direzionali e quelle miste.

Criteri per l'individuazione delle zone

L'articolazione in zone del Sistema insediativo è stata definita attraverso:
- la lettura morfologica e tipologica della struttura urbana;
- lo studio dello sviluppo della città per fasi temporali;
- la valutazione delle connotazioni stilistiche che contraddistinguono le diverse parti;
- il riconoscimento degli elementi fisici la cui permanenza testimonia la continuità nel tempo di aree ed edifici che non hanno subito importanti trasformazioni;
- l'interpretazione dei dati quantitativi e dimensionali dell'edificato esistente, desumibili dalla banca dati del SIT Comunale (Sistema Informativo Territoriale);
- l'individuazione dei diversi gradi di trasformabilità all'interno delle singole zone;
- la valutazione della presenza di reti tecnologiche e infrastrutture viarie adeguate.

Normativa

Tra le azioni principali di Piano vi è la semplificazione delle procedure. Viene, infatti, ridotto il ricorso a piani attuativi, mantenendone l'obbligatorietà solo nei casi in cui è prescritto dal PURG.
Il Piano favorisce la sostituzione e la trasformazione di edifici e aree abbandonate o da riqualificare, anche attraverso opportuni premi volumetrici finalizzati a un miglioramento delle prestazioni energetiche e della conversione ecologica della città.
Vengono, inoltre, individuate le Aree della conservazione le "aree a rischio archeologico" che recepiscono tutte le aree di presunto interesse archeologico indicate dalla Soprintendenza.

Nuovo PRGC, Piano struttura



Nuovo PRGC
Nell'immagine a fianco:
- in grigio scuro, l'ambito della conservazione dei caratteri storico-architettonici;
- in grigio chiaro, l'ambito della riqualificazione e trasformazione
- in giallo chiaro, la città degli orti
-in rosso ville e palazzi di pregio storico-architettonico e Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale

Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici

Il riconoscimento delle Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici deriva dalla qualità degli edifici, dal loro carattere di testimonianza e di valore artistico.

Esse comprendono:
- Zone A, che si articolano in:
  - A0 - Centro storico;
  - A2 - Nuclei di interesse ambientale di tipo A di Santa Croce, Prosecco e Contovello;
  - A3 - Zone soggette a ristrutturazione edilizia;
- Zone B0 - Centro urbano di pregio ambientale;
- Zone B0b - Borghi originari carsici e periurbani;
- Edifici sottoposti a tutela:
  - Ville e palazzi di pregio storico-architettonico;
  - Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale



Variante n. 66
- in nero Zone A0
- in grigio zone A3
- in grigio chiaro zone B0



Nuovo PRGC
- in nero Zone A0
- in grigio Zone A3
- in grigio chiaro zone B0

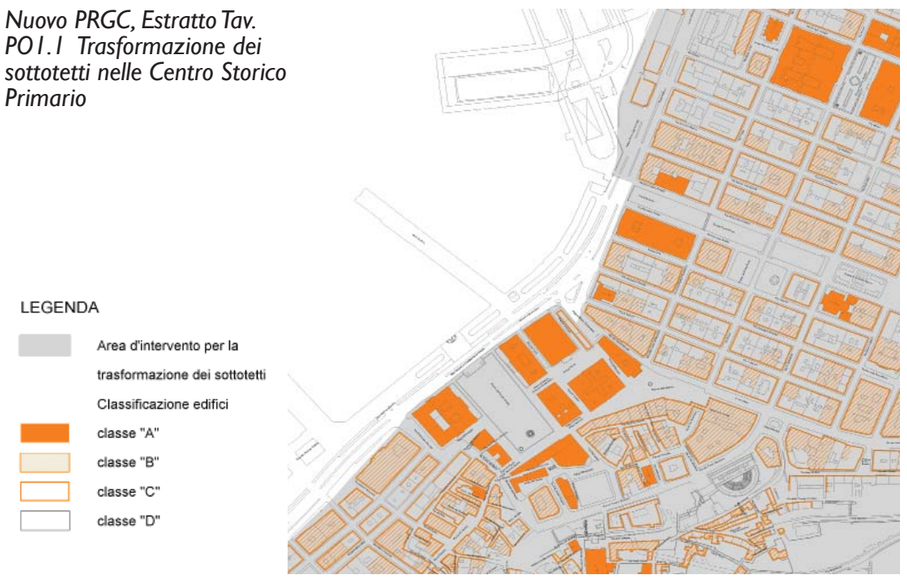
Zone A0, A3 e B0

Zone A
Sono le parti del territorio interessate da agglomerati urbani riconosciuti di particolare pregio ambientale, in cui la matrice insediativa si è mantenuta pressoché intatta e l'edificazione presenta, per buona parte, valore storico, artistico, architettonico o documentale ed etnografico.

Zone A0 - Centro storico
È il complesso urbanistico di rilevante interesse storico, artistico, monumentale e di pregio ambientale della città di Trieste. Il suo perimetro include sia le zone A0 che le zone A3 (corrispondenti nella Variante n. 66 al Centro Storico Primario), sulla base delle analisi elaborate per la redazione del Piano Particolareggiato del Centro Storico, già adottato con delibera consigliare n. 108 dd 14 dicembre 2009, ma che non ha concluso l'iter di approvazione. Tali analisi hanno evidenziato la valenza storico-architettonica degli isolati classificati come zone A3, tanto da includerle nell'ambito del PPCS stesso. Esse comprendono la città medioevale-settecentesca i Borghi imperiali sette-ottocenteschi denominati Teresiano, Giuseppino e Franceschino e la zona circostante l'Ospedale Maggiore.

Criteri metodologici e progettuali
Sulla base delle considerazioni sopra riportate si mantiene il perimetro del Centro Storico Primario individuato dal precedente PRGC, classificando tutte le zone al suo interno come A0 e assoggettandole nella loro interezza a Piano attuativo di iniziativa pubblica.
Le Norme Tecniche di Attuazione del Piano definiscono le modalità di intervento nella fase transitoria che precede l'approvazione di un nuovo PPCS, rinviando ai piani vigenti come nel caso della trasformazione dei sottotetti, che rimane disciplinata dalle norme contenute nella Variante n. 77 (approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 30 dd. 27.04.1005) e nella tavola Allegata (P01.1) al presente Piano.

Nuovo PRGC, Estratto Tav. P01.1 Trasformazione dei sottotetti nelle Centro Storico Primario



Zone A3 - Zona soggetta a ristrutturazione edilizia
Sono le zone delle espansioni dei borghi storici, che presentano nell'impianto morfologico caratteristiche di continuità con il Centro Storico o che costituiscono importanti episodi di ristrutturazione urbanistica (come il quartiere Oberdan realizzato negli anni '30 del secolo scorso). Costruite per lo più sulla base di piani di scomparto fondiario di iniziativa privata, tali zone sono caratterizzate da edifici realizzati prevalentemente dopo il 1850. Si tratta di parti "formalmente compiute", che non hanno subito rilevanti trasformazioni, mantenendo pressochè inalterato nel tempo il rapporto tra l'edificato e la strada e conservando in molti casi i caratteri di continuità e omogeneità formale che le hanno contraddistinte.

Criteri metodologici e progettuali
Il Piano modifica la classificazione di alcune aree contigue al Centro Storico Primario da zone B0 (Variante n. 66) a zone A3.
All'interno delle nuove zone A3 sono stati individuati Ville e i palazzi di pregio storico-architettonico e Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale, per i quali sono stati previsti diversi gradi di tutela. Gli edifici non ricompresi nella classificazione di cui sopra sono stati ritenuti non coerenti con le caratteristiche storiche ed architettoniche della zona; per essi è quindi ammesso un grado di trasformazione maggiore.
In tal senso, è ammessa la modifica del numero delle unità immobiliari.
Il Piano prevede la semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti edilizi, per i quali è richiesta la preventiva elaborazione del piano attuativo nei casi di ristrutturazione edilizia con demolizione totale e ricostruzione ed ampliamento.

Zone B0 - Centro urbano di pregio ambientale
Comprendono prevalentemente le zone dell'espansione dei borghi storici, non incluse nelle zone A e il cui impianto a isolati fondato su maglia stradale ortogonale ha subito in tempi recenti importanti trasformazioni. Trasformazioni che ne hanno compromesso l'unitarietà alterando l'omogeneità formale e il rapporto tra l'edificato e la strada, modificando gli allineamenti, le altezze e le tipologie degli edifici.

Criteri metodologici e progettuali
Anche all'interno delle zone B0 sono stati individuati Ville e i palazzi di pregio storico-architettonico e Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale, per i quali sono stati previsti diversi gradi di tutela. Gli edifici non ricompresi nella classificazione di cui sopra sono stati ritenuti non coerenti con le caratteristiche storiche ed architettoniche della zona; per essi è quindi ammesso un grado di trasformazione maggiore.
In tal senso, è ammessa la modifica del numero delle unità immobiliari.
Il piano distingue i casi in cui si interviene con strumento diretto e quelli in cui, in ottemperanza alle disposizioni del PURG, si interviene con piano attuativo; viene specificato l'intervento di ristrutturazione urbanistica come insieme sistematico di interventi di ristrutturazione edilizia.



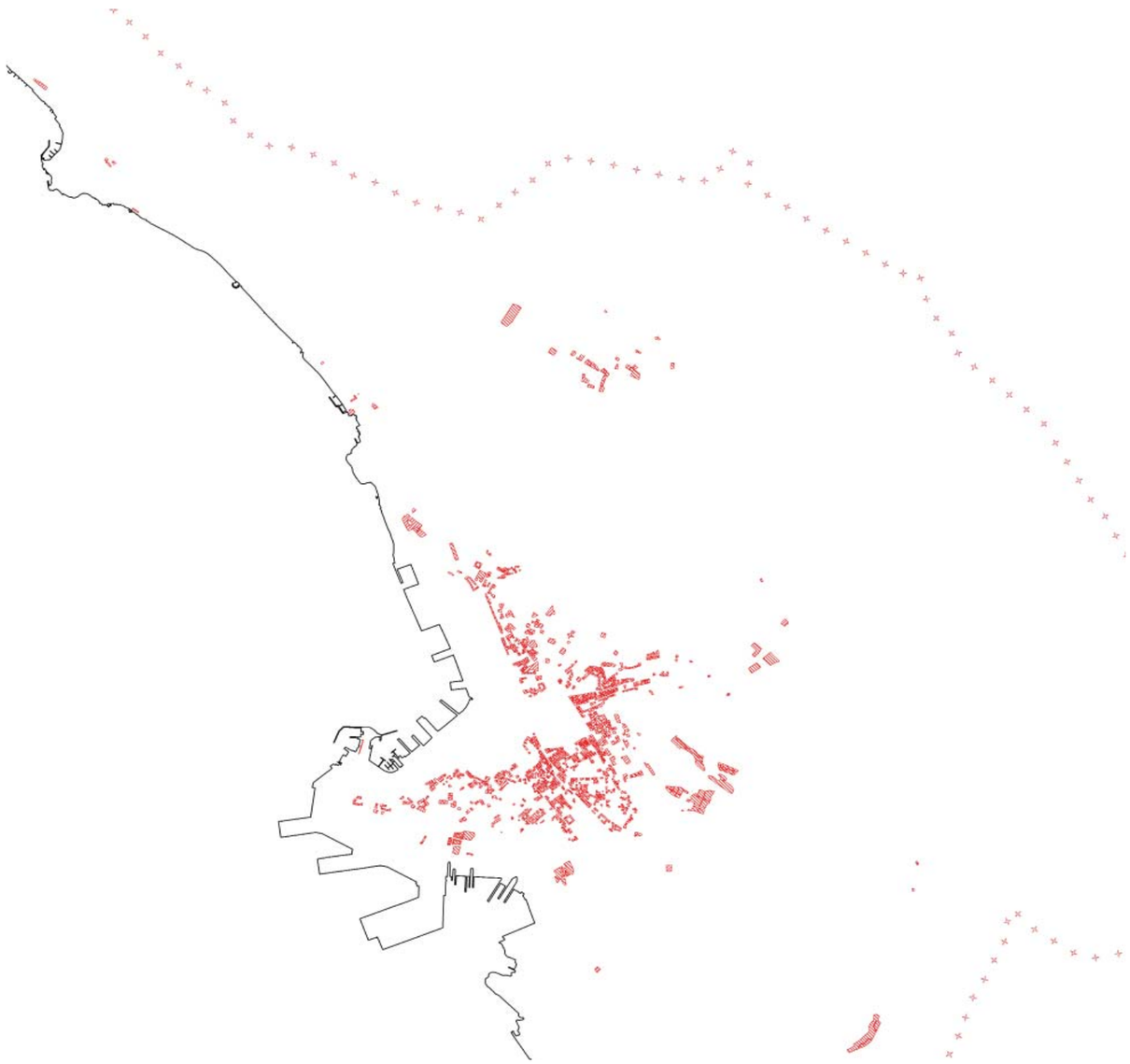
Zone A2 e B0b

Zone A2 - Nuclei di interesse ambientale di tipo A di Santa Croce, Prosecco e Contovello
La zona comprende i nuclei storici di interesse ambientale di tipo A di Santa Croce, Prosecco e Contovello, individuati nell'allegato F del PURG. Essi sono caratterizzati dalla presenza di edifici di tipo rurale, tradizionali del Carso "con scarsa frequenza di emergenze architettoniche e con assenza di compromissione dei caratteri edilizi delle case rurali tradizionali". Si tratta di borghi per i quali l'Amministrazione comunale ha approvato nel 1987 i relativi Piani attuativi di iniziativa pubblica.

Criteri metodologici e progettuali
Il Piano riperimetra gli ambiti da assoggettare a pianificazione attuativa.
Nello specifico, la lettura morfologica e tipologica delle parti edificate ha portato alla riduzione dei perimetri degli ambiti coperti dai Piani attuativi approvati nel 1987. Basandosi sul riconoscimento delle caratteristiche originarie dei nuclei di interesse ambientale, sono state escluse le aree perimetrali che non presentano le medesime caratteristiche edilizie dei nuclei originali, oltre alle aree verdi private o agricole.
Nelle tavole dei Piani attuativi (PO6), all'interno dei nuovi perimetri, è compresa anche la viabilità interna ai nuclei.
In attesa dell'approvazione dei nuovi piani attuativi, le norme transitorie rimandano ai singoli piani particolareggiati approvati nel 1987 limitatamente alle parti inserite dal Piano in zona A2.

Zone B0b - Borghi originari carsici e periurbani
Comprendono i borghi originari dell'altipiano carsico e della fascia periurbana: Opicina, Trebiciano, Basovizza, Gropada, Banne, Padriciano, Conconello, Sottomonte, San Giovanni, Longera e Servola, non individuati dal PURG come nuclei di interesse ambientale, ma che, per la loro valenza storico-architettonica, etno-antropologica, tipologica e paesaggistica, necessitano di una particolare salvaguardia.
Per i borghi di Opicina, Trebiciano, Basovizza, Longera e Servola l'Amministrazione comunale ha già approvato i relativi PRPC di iniziativa pubblica.

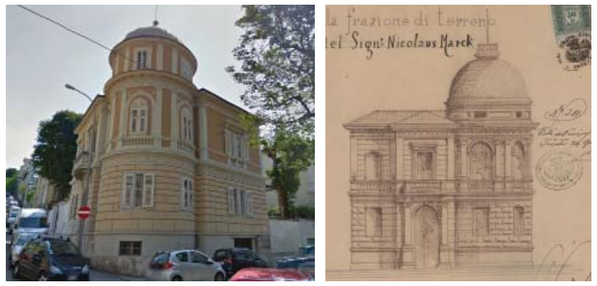
Criteri metodologici e progettuali
Per i borghi di Opicina, Trebiciano, Basovizza, Longera e Servola il Piano individua specifici ambiti per i quali:
a) si conferma l'assoggettamento a pianificazione attuativa;
b) si rimanda alle previsioni dei singoli piani attuativi approvati;
c) vengono stabiliti gli indirizzi progettuali per l'elaborazione degli eventuali nuovi strumenti attuativi.
Nei borghi di Gropada, Banne, Padriciano, Conconello, Sottomonte e San Giovanni, sono state escluse le aree perimetrali che non presentano le medesime caratteristiche edilizie dei borghi originari e le aree verdi private o agricole.
Per questi Borghi il Piano prevede:
a) la semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti attraverso il ricorso allo strumento diretto, escludendo l'assoggettamento a piano attuativo;
b) la revisione dei parametri edilizi;
c) la definizione delle caratteristiche tipologiche e costruttive da osservare nella realizzazione degli interventi.
Per quanto riguarda l'insediamento di via Capodistria, coerentemente con le caratteristiche tipologiche e morfologiche, il Piano modifica la classificazione di zona da Bob a Bg1 - Città dei giardini.



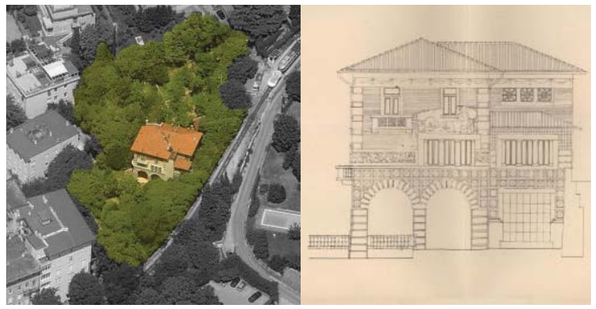
Nuovo PRGC, Estratto zonizzazione: edifici di pregio e di interesse



Arch. F. Catolla, Villa Goldsmiedt-Faccanoni, 1854



A. Bachschmid, Villino Marck, 1894



Arch. G. Zaninovich, Villino, 1910



Ing. Toffaloni, Casa ICAM, 1922

Edifici sottoposti a tutela

Sono sottoposti a specifica tutela le Ville e i palazzi di pregio storico-architettonico e le Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale, unitamente ai quartieri di edilizia sociale costruiti in determinate zone di espansione della città a cavallo fra la metà dell'800 e la metà del '900, che presentano elementi di pregio storico, artistico o architettonico tali da meritare la conservazione e valorizzazione.

Criteri metodologici

Il lavoro di analisi finalizzato all'individuazione degli edifici e ville di pregio e di interesse storico-ambientale e storico-testimoniale ha interessato le zone esterne ai perimetri del Centro Storico Primario e dei Borghi originari carsici e periurbani assoggettati a PRPC di iniziativa pubblica. Due in particolare sono stati i campi d'indagine:
1) la città compatta, con specifico riferimento alle zone densamente edificate;
2) le aree caratterizzate da una edificazione con minore densità edilizia e da case isolate (ville o palazzetti)
La ricognizione degli edifici si è basata su fonti bibliografiche e d'archivi, indagando:
- il periodo storico di costruzione;
- le trasformazioni subite;
- le connotazioni stilistiche;
- l'individuazione dei progettisti e committenti;
- i vincoli di natura monumentale e paesaggistica che già collocano gli edifici in un sistema più ampio di tutela;
- l'evoluzione storica della città in riferimento alle zone interessate da un'espansione funzionale alle esigenze abitative della classe nobiliare e della nuova classe borghese.
La ricognizione delle ville realizzate dalla classe nobiliare e dalla ricca borghesia si è concentrata sulle seguenti aree: S.Vito, Chiadino Rozzol, Barcola, Opicina, Scorcola e Cologna.

Criteri progettuali

Il Piano individua due categorie di edifici da sottoporre a tutela:
1) le ville e i palazzi di pregio storico-architettonico;
2) le ville e gli edifici di interesse storico-testimoniale.
Il Piano prevede nei due casi gradi diversi di tutela che vengono definiti con specifiche norme.
In rapporto al valore riconosciuto alle relazioni tra edifici e aree di pertinenza, il Piano individua nello specifico le aree di pertinenza soggette a tutela.

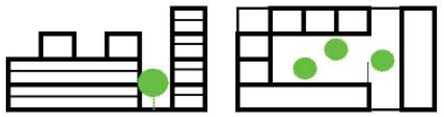
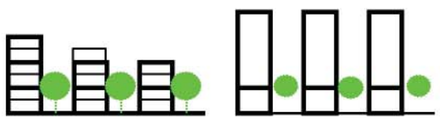
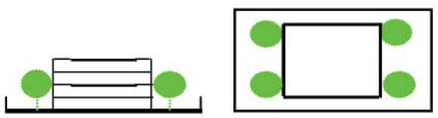
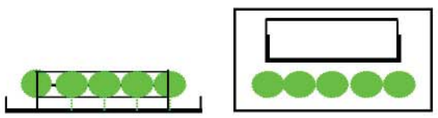
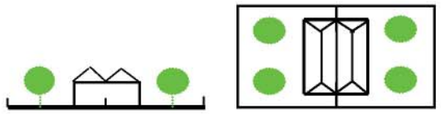
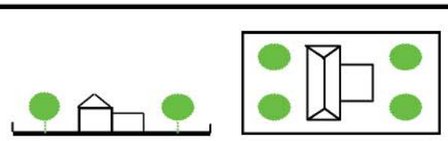
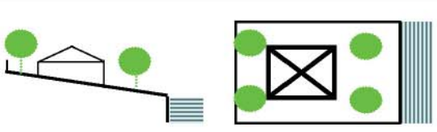
Aree della riqualificazione e trasformazione

Le Aree della riqualificazione e trasformazione corrispondono alle espansioni realizzate nel corso del Novecento che, per una generale scarsa qualità edilizia ed urbanistica, costituiscono un'opportunità di riqualificazione o trasformazione sia dell'edificato, sia degli spazi aperti pubblici e privati.
Le Aree della riqualificazione e trasformazione comprendono:
- Città degli oggetti, che si articola nelle seguenti 4 zone:
  - Bo1 - Città degli oggetti 1;
  - Bo2 - Città degli oggetti 2;
  - Bo3 - Città degli oggetti 3;
  - Bo4 - Città degli oggetti 4;
- Città dei giardini che si articola nelle seguenti 3 zone:
  - Bg1 - Città dei giardini;
  - Bg2 - Città dei giardini del Carso;
  - Bg3 - Città dei giardini della Costiera;
- Città degli orti che è composta da:
  - Bg4 - Città degli orti;
- Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica;
- Nuova città dei giardini, costituita dalle zone:
  - C - Nuova città dei giardini;
- Zone V - Verde privato;
- Zone I - Direzionali;
- Zone miste costituite dalle zone:
  - O1 - Miste commerciali, direzionali e ricettive;
  - O2 - Campi per nomadi.

Criteri metodologici e progettuali
A partire da un'analisi attenta ed approfondita dell'esistente, le scelte progettuali del Piano si fondano sul riconoscimento di diversi principi insediativi, delle loro caratteristiche e densità.
In termini generali, il Piano prevede, rispetto alla Variante n. 66, la modifica di indici volumetrici e rapporto di copertura.
L'aumento – in corrispondenza di alcune zone – degli indici volumetrici deriva dalla considerazione di come i valori riscontrati nello stato di fatto siano superiori a quelli stabiliti dalla Variante n. 66.
La riduzione del rapporto di copertura in tutte le zone persegue il duplice obiettivo: di avvicinarsi ai valori medi effettivamente registrati nelle singole zone; di ridurre il consumo di suolo, la cui salvaguardia viene garantita anche dall'introduzione di altri parametri di carattere ecologico (indice di permeabilità, densità arborea, ecc.)
In particolare il Piano propone:
- un incremento degli indici volumetrici nelle zone della Città degli oggetti (Bo2, Bo3 e Bo4);
- una riduzione degli indici volumetrici nella Città dei giardini (Bg2) e degli orti (Bg4);



Nuovo PRGC, Estratto zonizzazione: aree della riqualificazione e trasformazione

Città degli oggetti	**Bo1 - La città degli oggetti 1 –** 		Si tratta di zone caratterizzate da edifici pluripiano in serie chiusa o aperta, che ripropongono anche la tipologia dell'isolato della città storica, ma di recente formazione, con valori molto elevati di volumetria e densità.
	Bo2 - La città degli oggetti 2 – 		Si tratta di zone caratterizzate da edifici pluripiano in serie semichiusa o aperta, che ripropongono, in alcuni casi, la tipologia dell'isolato della città storica, ma di recente formazione, con valori di volumetria elevati e densità media.
	Bo3 - La città degli oggetti 3 – 		Si tratta di zone con prevalenti edifici di 4/5 piani con giardino o cortile, con valori medi di volumetria e densità bassa.
	Bo4 - La città degli oggetti 4 – 		Si tratta di zone con edificazione mista con prevalenti edifici di 3 piani, con ampio giardino/cortile e con valori bassi di volumetria e densità.
Città dei giardini	**Bg1 - La città dei giardini –** 		Si tratta di zone con prevalenti edifici residenziali mono-plurifamiliari e piccole palazzine con giardino.
	Bg2 - La città dei giardini del Carso – 		Si tratta di zone con prevalenti edifici mono-plurifamiliari con giardino, a corona dei nuclei o borghi originari del Carso.
	Bg3 - La città dei giardini della Costiera - 		Si tratta di zone con prevalenti edifici monofamiliari con ampi giardini o parchi, localizzate sotto il ciglione carsico, in gran parte terrazzate e di pregio paesaggistico-ambientale.
Città degli orti	**Bg4 - La città degli orti –** 		Si tratta di zone con prevalenti edifici a uno – due piani di origine rurale, con ampi orti in prossimità del mosaico agricolo ed in alcuni casi in presenza di zone verdi terrazzate (pastini)

- una riduzione del rapporto di copertura nelle zone sopra indicate, che corrisponde alla lettura tipologica morfologica delle singole aree.

Anche i parametri di distanza imposti all'edificazione sono stati resi coerenti con la lettura della struttura urbana esistente operata dal Piano. L'edificazione a confine è ammessa:

- nella Città degli oggetti, dove siano già presenti isolati e cortine edilizie;
- nella Città degli orti, perché coerente con le caratteristiche insediative e funzionali di questa zona, in cui i manufatti sono generalmente posti lungo i confini per liberare spazio da destinare ad attività agricole e orti.

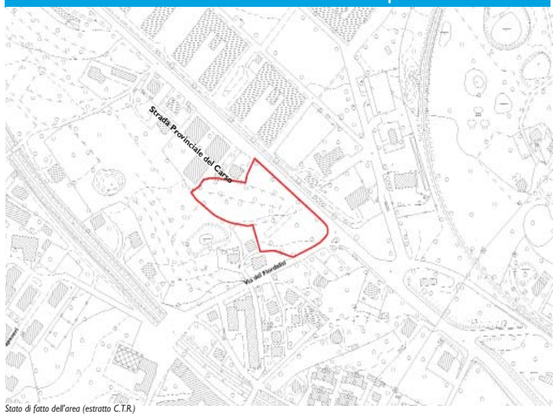
L'edificazione a confine viene invece esclusa nella Città dei giardini.

Per quanto riguarda la semplificazione delle procedure, si è imposto il ricorso alla pianificazione attuativa solo nei casi previsti dal PURG.

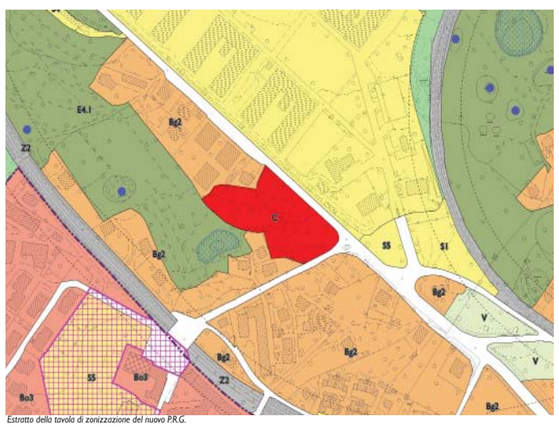
Nuovo PRGC, Tabelle Sistema insediativo

Nuovo PRGC, Zone C
Le schede progetto costituiscono un autonomo elaborato di Piano (PO3)

Zone C **Opicina - via dei Fiordalisi**



Stato di fatto dell'area (estratto C.T.R.)



Estratto della tavola di zonizzazione del nuovo P.R.G.

Zone C **ex cava Faccanoni**



Stato di fatto dell'area (estratto C.T.R.)



Estratto della tavola di zonizzazione del nuovo P.R.G.

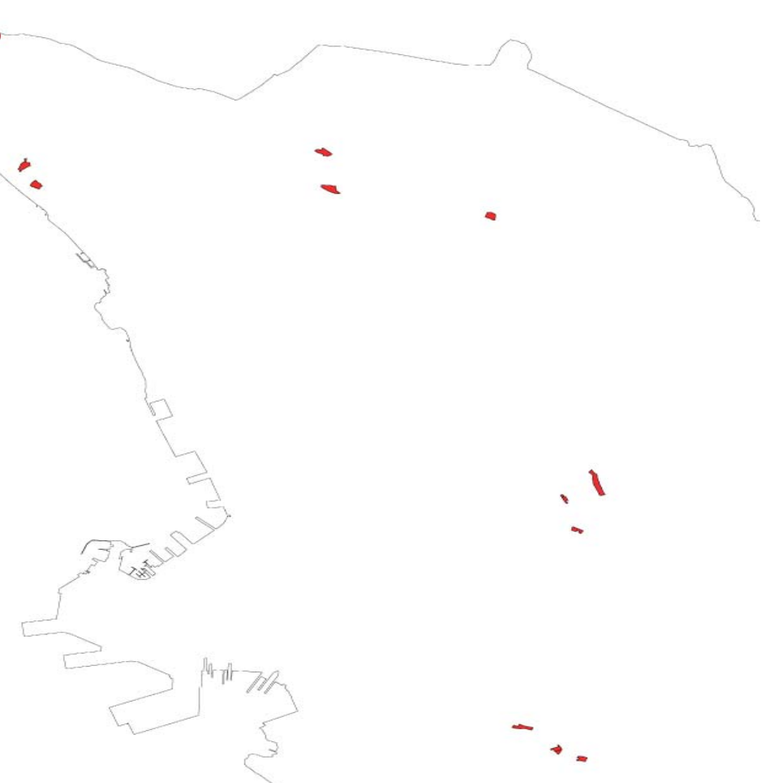
Zone C- Nuova città dei giardini

Si tratta delle zone di espansione residenziale previste dal Piano per le quali, in relazione alle condizioni specifiche, vengono definite modalità insediative, quantità ed eventuali prescrizioni particolari.

Criteri metodologici
Rispetto alla Variante n. 66, il Piano ripropone 3 piani particolareggiati già approvati e tutt'ora in fase di attuazione, per quanto attiene non solo agli interventi privati ma, soprattutto, al completamento delle opere di urbanizzazione convenzionate.
Gli altri ambiti – taluni riguardanti piani in fase istruttoria – corrispondono ad aree per le quali si è ritenuto di confermare la vocazione edificatoria già prevista nella Variante n. 66, talvolta con una rivisitazione dei perimetri.
La maggior parte degli ambiti non confermati riguarda zone in cui:
- l'accessibilità è critica sotto il profilo geometrico delle sezioni stradali o sotto il profilo morfologico-altimetrico;
- si presenta un conflitto con le finalità di tipo ambientale che informano il nuovo strumento urbanistico generale, in particolar modo per quanto attiene la presenza di pastinature.

Sempre rispetto alla Variante n. 66, non sono state proposte nuove zone di espansione C.
In conclusione, il Piano prevede una sostanziale riduzione della superficie delle zone di espansione C, che passa da 50 a 9 ha (pari a circa -80%), in linea con l'obiettivo di risparmio del suolo disposto dalle Direttive.

Criteri progettuali
Gli interventi ammessi sono subordinati alla predisposizione di Piano attuativo secondo le indicazioni dettate dalle Norme tecniche di attuazione e dalle rispettive Schede progetto (elaborato PO3).
Nelle Schede sono individuati gli ambiti suscettibili di utilizzo dei crediti urbanistici maturati secondo le disposizioni delle Norme Tecniche di Attuazione (Titolo II - Capo V Incentivi per la riqualificazione energetica) e concretizzabili in termini di maggior indice di fabbricabilità. Da tali incrementi sono esclusi gli ambiti relativi a piani già approvati e quelli dove i valori ambientali meritano di non essere compromessi da un surplus di insediamenti.
Per ciascuna delle 14 zone C, le Schede dettano inoltre misure di sostenibilità ambientale riguardanti: orientamento e classe energetica degli edifici; principi di invarianza idraulica; incrementi del rapporto di copertura nei casi in cui vengano realizzati tetti verdi.



Nuovo PRGC
Le Schede progetto delle zone C riguardano le seguenti località:
- *Prosecco*
- *Salita di Miramare*
- *Salita di Contovello nord*
- *Salita di Contovello sud*
- *Opicina - via dei Fiordalisi*
- *Opicina - via dei Salici*
- *Opicina - via del Refosco*
- *ex cava Faccanoni*
- *via Damiano Chiesa*
- *Strada per Longera*
- *via Cesare dell'Acqua*
- *Erta S. Anna*
- *via Scarlicchio nord*
- *via Scarlicchio sud*

perimetro area di trasformazione

perimetro ambiti specifici

aree edificabili

aree di maggiore concentrazione e altezza dell'edificato

ambiti dei "centri di quartiere" e dei servizi

percorsi privilegiati dei "centri di quartiere"

aree a verde pubblico

piazze e spazi in "duro"

connessioni pedonali

continuità dello spazio aperto privato

"corridoi ecologici" e continuità ambientali

"fasce" pedonali alberate (largh. min. 5,00 m)

"strade parcheggio"

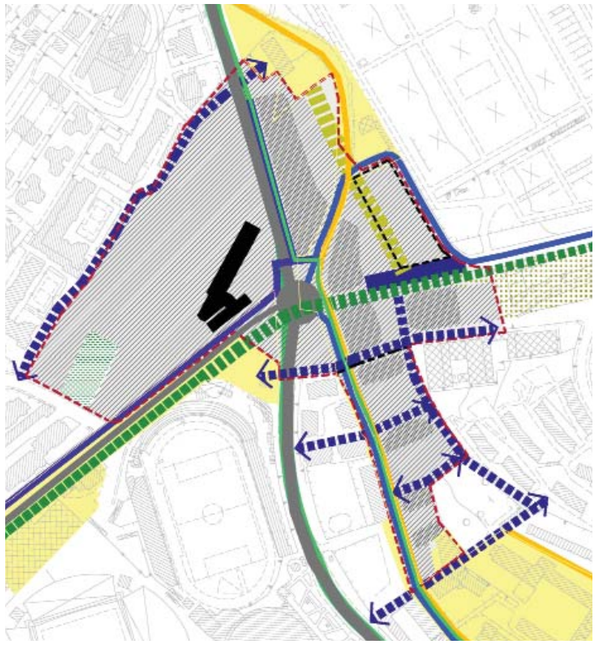
possibili strade di quartiere a fondo cieco

strade di distribuzione di quartiere

percorsi ciclabili

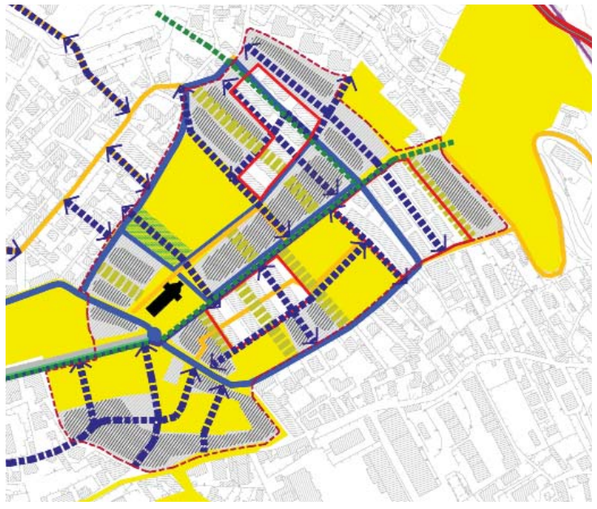
potenziali linee del trasporto pubblico su ferro (tram) e relative fermate

Via Valmaura

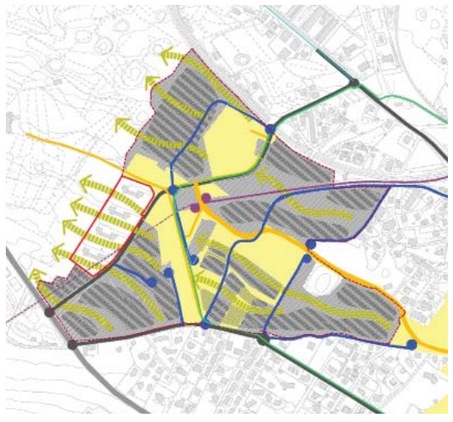


Nuovo PRGC, Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica
Le schede progetto costituiscono un autonomo elaborato di Piano (PO3)

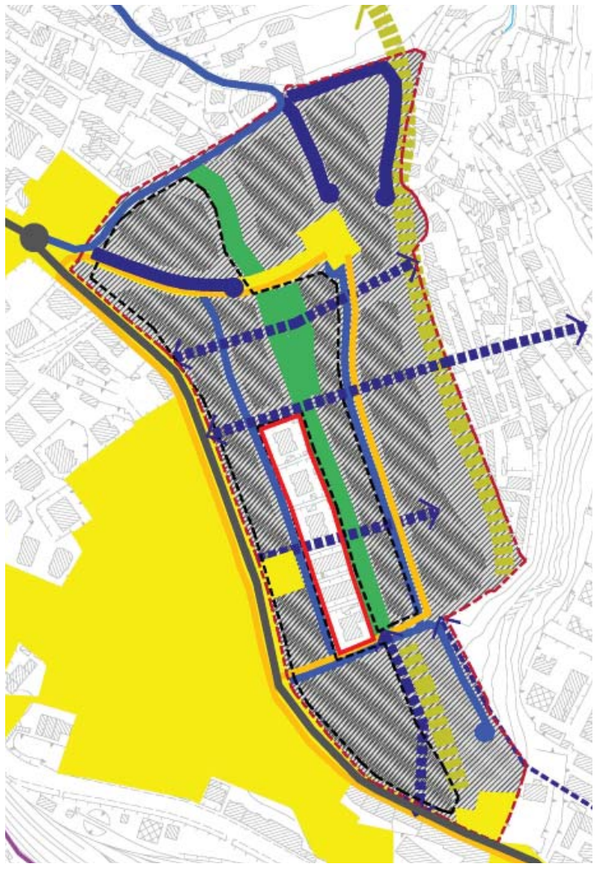
S. Giovanni



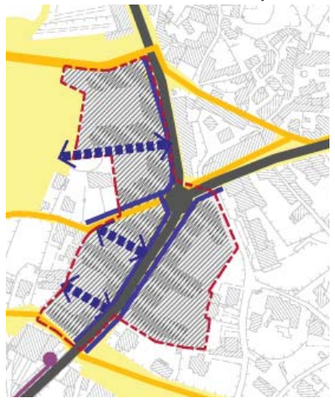
Opicina 1



Roiano - Gretta



Opicina2



Campi Elisi



Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica

Le Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica sono parti di città e di borghi carsici che necessitano di operazioni anche mirate alla totale sostituzione degli edifici, allo scopo di migliorare sia le prestazioni energetiche degli edifici stessi, sia la dotazione di spazi aperti, servizi e attrezzature pubblici. Le aree individuate sono aree degradate, aree parzialmente disabitate, con presenza di proprietà pubbliche in grado di innescare processi di trasformazione.
I processi di trasformazione previsti sono di varia natura e grado a seconda della condizione dell'area e delle opportunità che si presentano.

Criteri metodologici e progettuali
Gli interventi sugli edifici e gli spazi rientranti nelle Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica possono essere attuati secondo due modalità:
1) direttamente nel rispetto delle prescrizioni dper le zone omogenee di appartenenza;
2) previo piano attuativo, nel rispetto delle prescrizioni contenute nelle Schede progetto (elaborato PO3).
In particolare, all'interno delel Schede, le disposizioni di Piano sono orientate a:
- migliorare il sistema dell'accessibilità, anche in relazione al sistema della viabilità di progetto (ad es. nuove linee del trasporto pubblico su ferro);
- consolidare un sistema di spazi centrali in continuità con i Centri di quartiere o le centralità urbane esistenti;
- migliorare l'efficienza energetica degli edifici;
- migliorare le prestazioni ecologiche dei suoli, attraverso l'aumento delle aree permeabili e l'introduzione di sistemi di riciclo delle acque (principio di invarianza idraulica).
Nello specifico, le Schede progetto contengono indicazioni riguardanti le modalità di attuazione, gli indici e parametri edificatori, le funzioni ammesse, le principali opere di urbanizzazione da realizzare. Sono, inoltre, indicate alcune prescrizioni progettuali vincolanti.
Le rappresentazioni grafiche non sono vincolanti ma importanti, perchè tendono a definire le relazioni dell'area con l'intorno (spazi aperti e servizi, percorsi pedonali e ciclabili, viabilità).

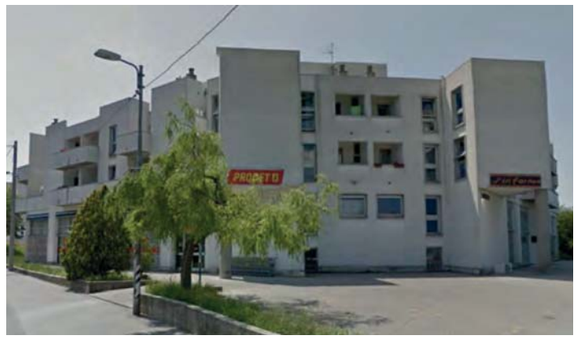
Nelle pagine seguenti sono riportate le schede riguardanti la compatibilità paesaggistica delle Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica.



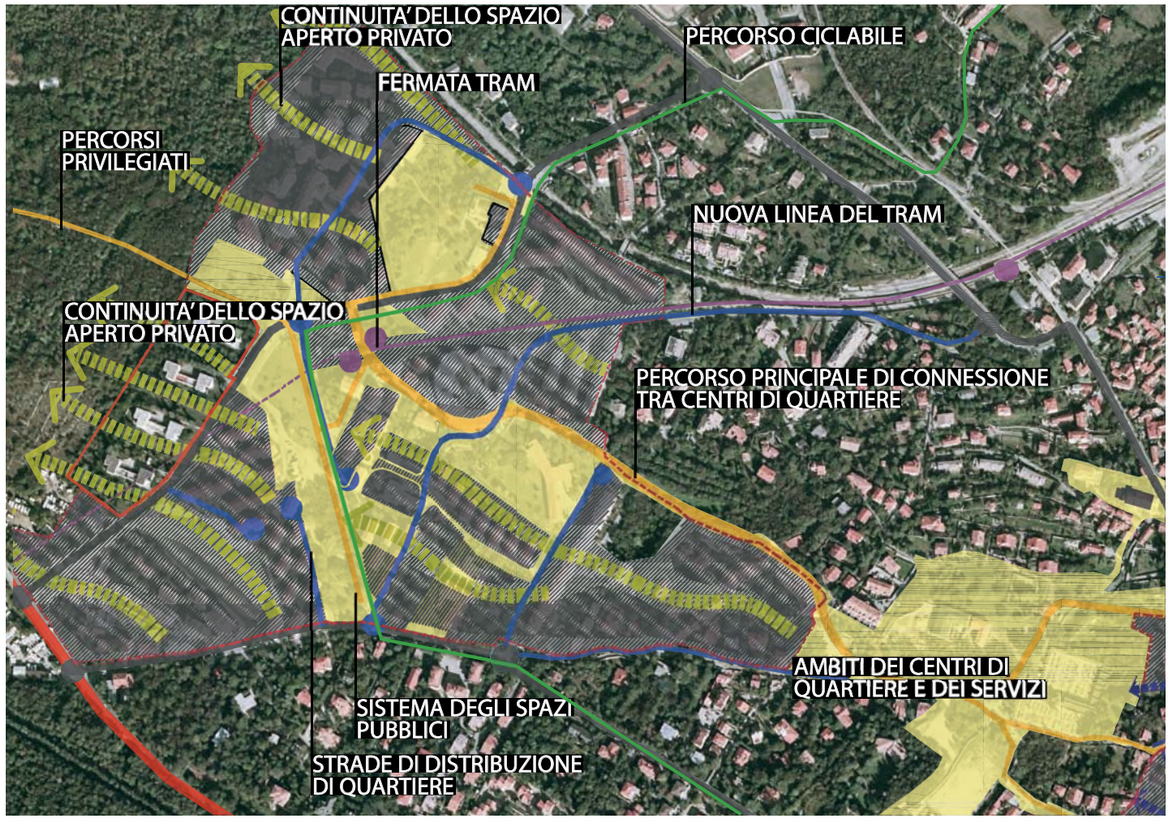
Verifica di compatibilità paesaggistica

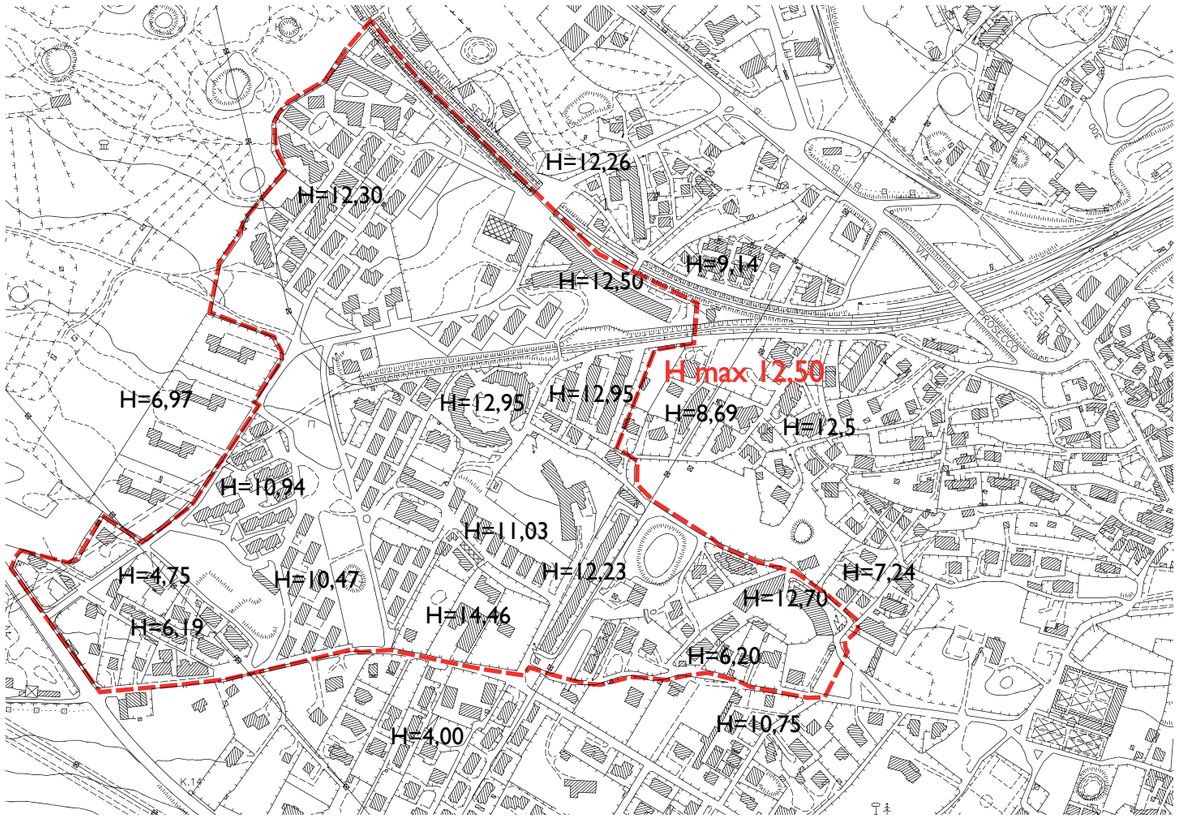
La situazione attuale è connotata da una forte eterogeneità dal punto di vista edilizio, con molti interventi di edilizia economica popolare di scarsa qualità, "con limitate prestazioni ambientali ed energetiche, spesso privi di spazi a parcheggio privato. La maglia stradale è fitta, ma con tracciati inadeguati".
Il nuovo intervento proposto riqualifica gli spazi aperti pubblici, oggi inadeguati, e dal punto di vista paesaggistico è caratterizzato da ampie fasce verdi di spazio aperto pubblico e privato che collegano da un lato il quartiere con il Carso e dall'altro con il parco esistente, come mostrano gli schemi qui riportati.
Le altezze massime previste (h. 12,50m) sono di poco superiori e a volte inferiori a quelle esistenti (vedi foto).

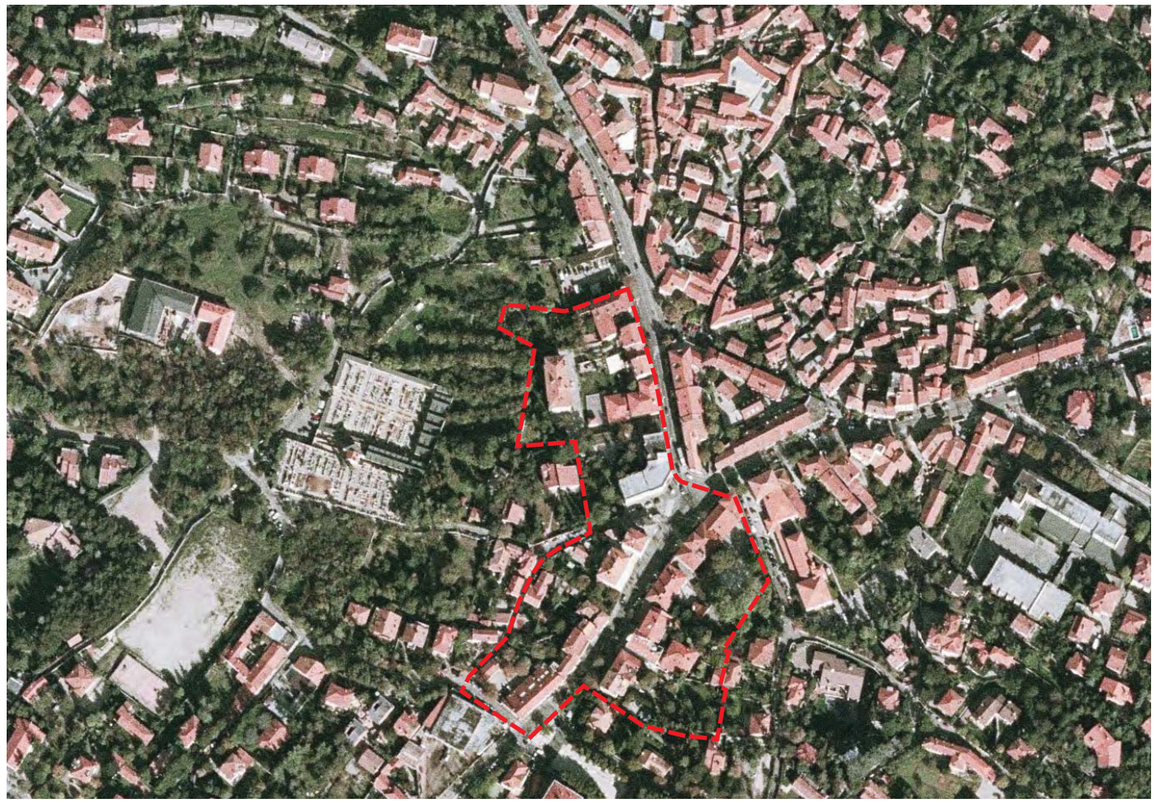
edificato esistente











Verifica di compatibilità paesaggistica

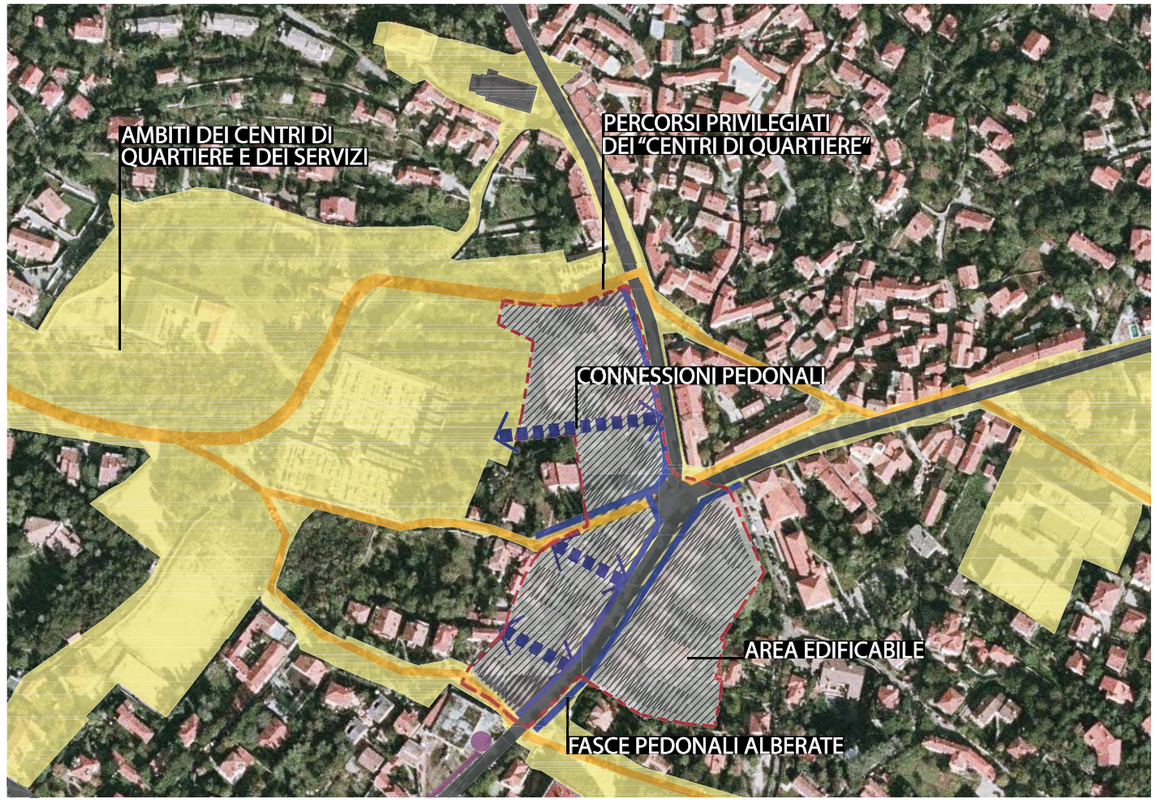
La situazione attuale è connotata da edifici disomogenei per tipologia e altezza e, in alcuni casi, incongrui rispetto al contesto, che formano una barriera verso i luoghi centrali interni, oltre a problemi di mancanza di parcheggi privati.
Il progetto di riqualificazione prevede l'apertura di nuovi percorsi tra la strada centrale e l'interno e la ridefinizione del fronte sull'asse viario stesso. Per un corretto inserimento nella zona centrale viene prescritta la "Edificazione con fronte continuo lungo strada" che manterrà le caratteristiche dei fronti esistenti.

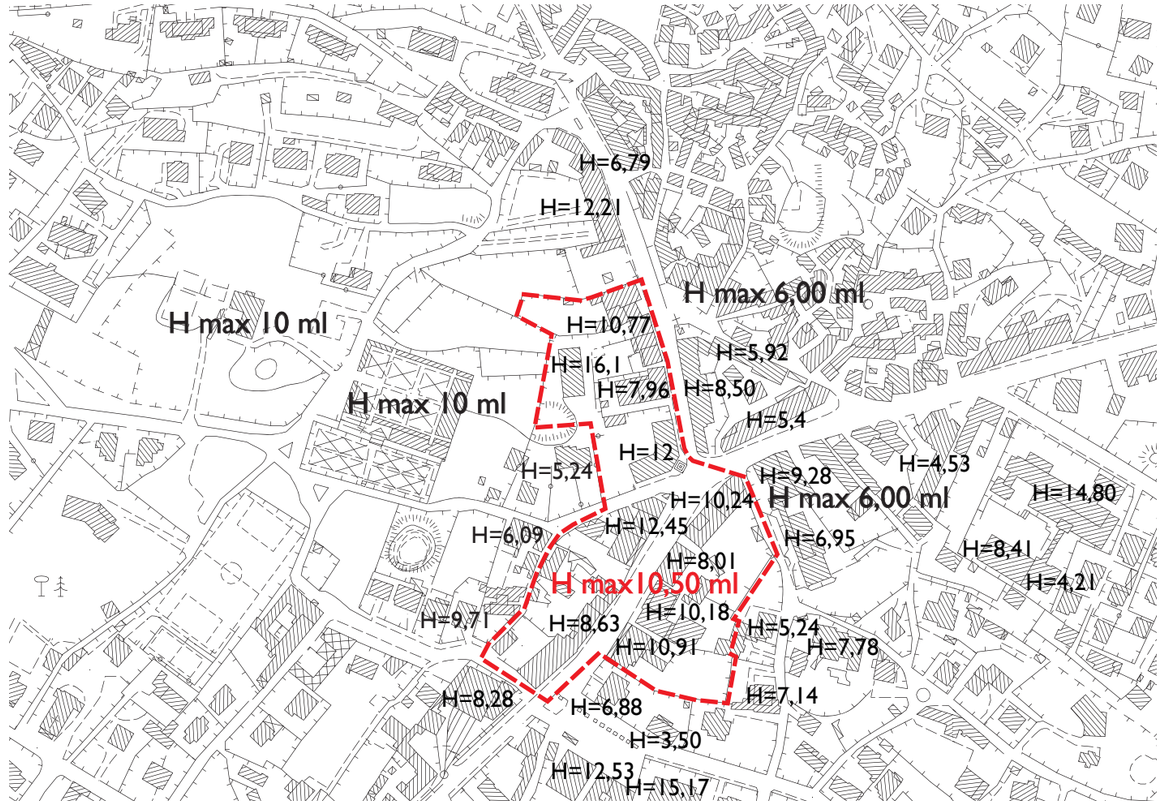
Le altezze massime previste (h. 12,50m) sono di poco superiori, e a volte inferiori, a quelle esistenti.
Come mostrano gli schemi qui riportati, non si rilevano impatti paesaggistici negativi.

edifici esistenti





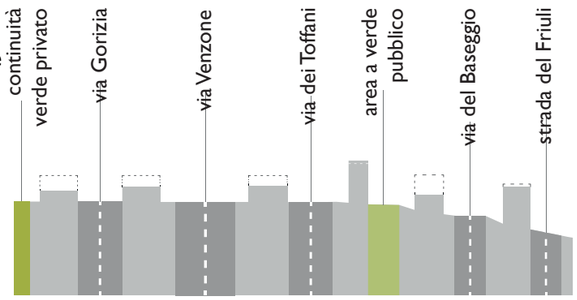






Verifica di compatibilità paesaggistica

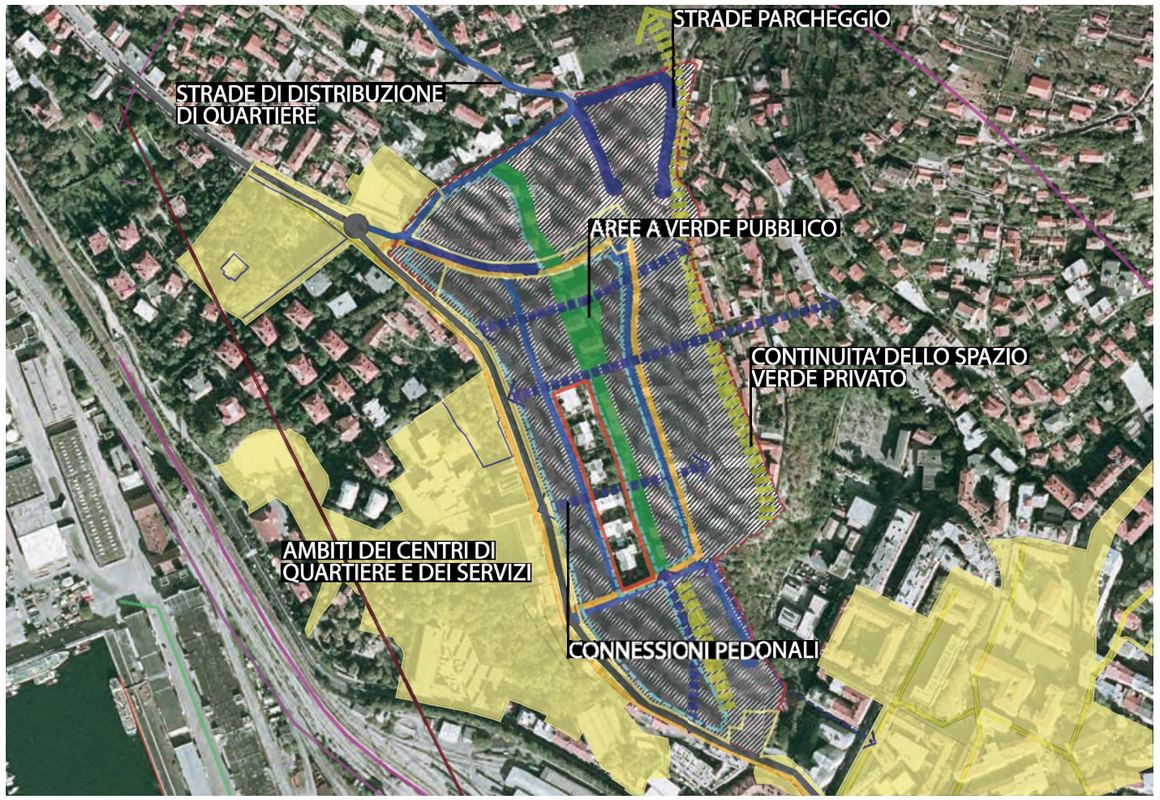
Nell'area sono riconoscibili alcuni complessi residenziali, perimetrati nella scheda, di cui si prevede la conservazione e la riqualificazione.
Il progetto ridefinisce e migliora il sistema di circolazione e la dotazione di spazi verdi pubblici e privati, aumentando la qualità paesaggistica dell'area.
Sono stati inseriti, come elementi di riqualificazione, la fascia di verde privato verso la collina, la fascia centrale di verde pubblico e le connessioni traversali alberate.
Le altezze, come si vede nello schema qui riportato, distinguono due zone già ora caratterizzate da tipologie differenti; la parte verso la collina ha le altezze più basse.

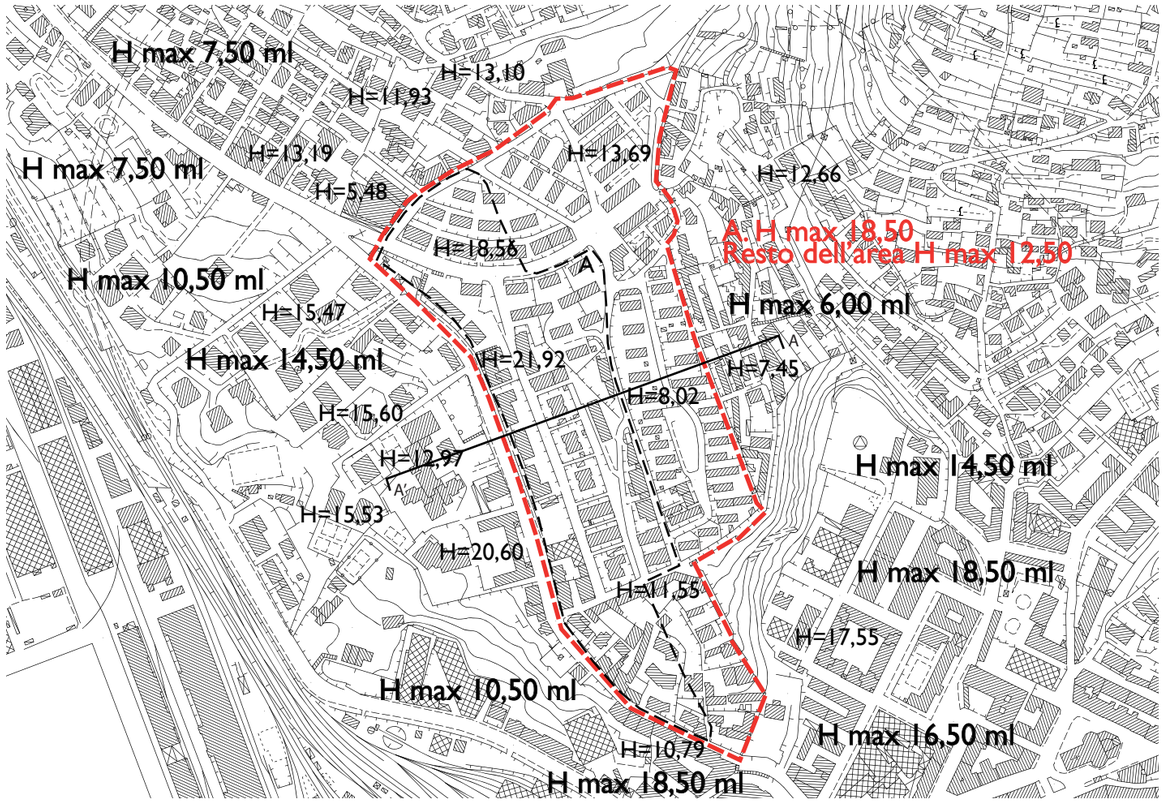


Non si rilevano impatti paesaggistici negativi.











Verifica di compatibilità paesaggistica

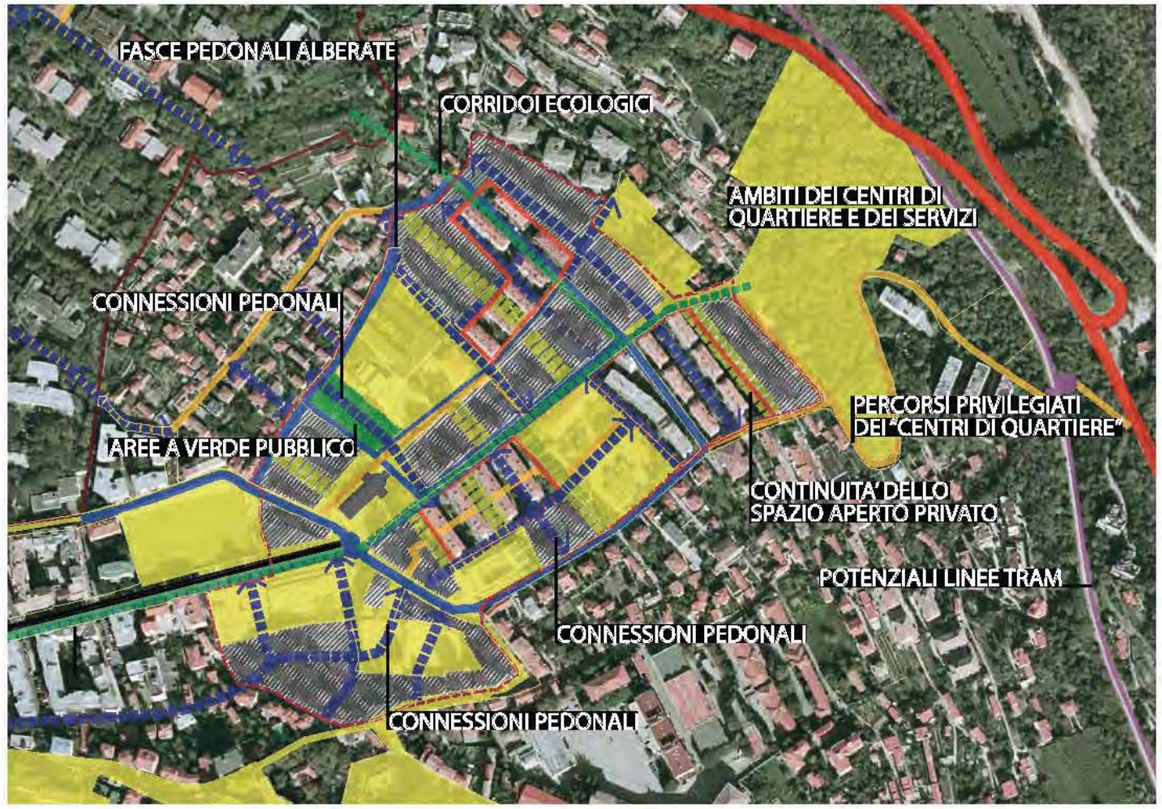
L'area presenta porzioni di edificato tra loro disomogenee, con differenti gradi di trasformabilità. Sono riconoscibili alcuni complessi residenziali, perimetrati nella scheda, di cui si prevede la conservazione e la riqualificazione per la rispondenza a molti dei principi di progetto di seguito prescritti.
Per le restanti parti, il carattere di problematicità è dato dalle carenze del sistema infrastrutturale.
Il progetto intende aumentare la permeabilità e l'accessibilità della zona sia al suo interno che verso l'esterno (vedi schemi).

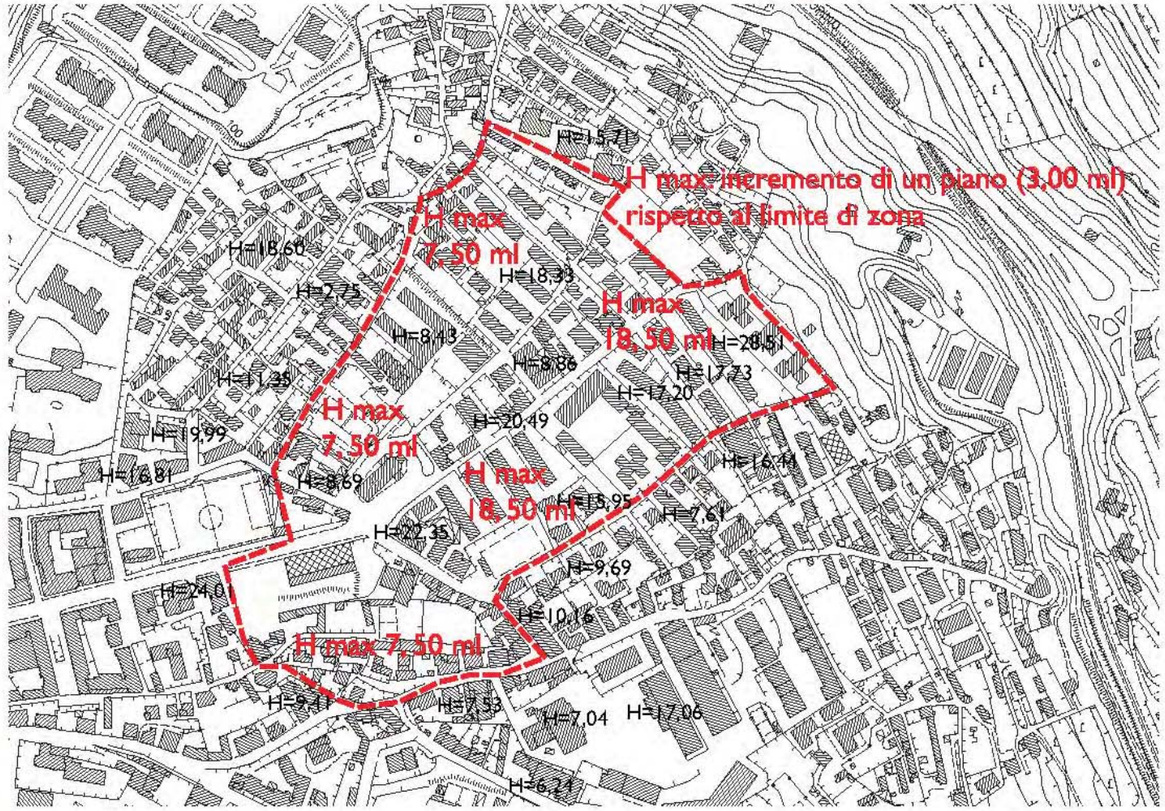
Dal punto di vista volumetrico non vi è impatto poiché l'aumento consentito è solo di un piano rispetto alle altezze di zona. Inoltre le relazioni con l'esterno sono date per la maggior parte della zone a servizi e attrezzature (vedi schemi). Gli edifici di maggior pregio esistenti vengono mantenuti. Non si rilevano impatti paesaggistici negativi.

edifici esistenti











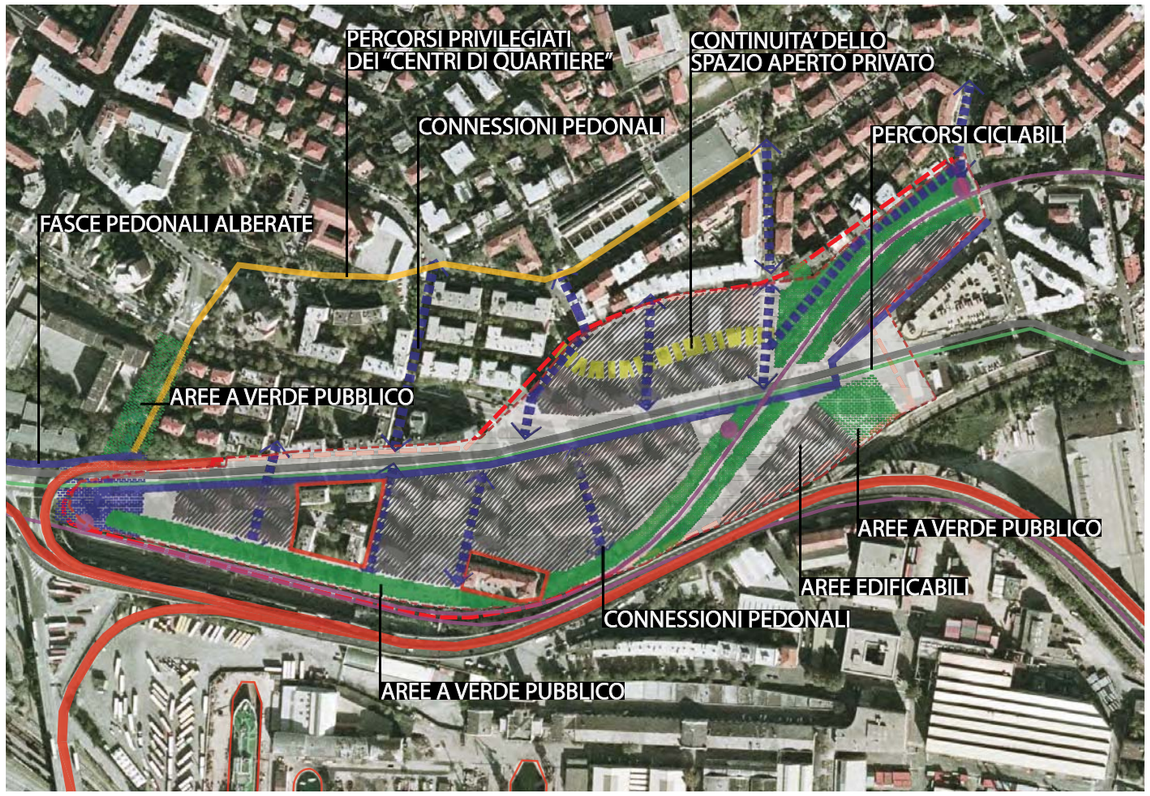
Verifica di compatibilità paesaggistica

L'area risulta compressa entro elementi infrastrutturali che ne impediscono le relazioni con il resto della città.
Il Piano assume la previsione di una nuova linea di trasporto pubblico su ferro quale occasione per migliorare l'accessibilità anche pedonale all'area, unitamente alla risistemazione di viale Campi Elisi.
Gli edifici che costituiscono interessanti testimonianze di interventi di edilizia sociale, di cui si propone la conservazione sono stati individuati all'interno degli "ambiti di riqualificazione" dell'esistente.
Come elemento di riqualificazione paesaggistica è prevista, ai margini dell'area verso la ferrovia, una fascia verde alberata, che costituisce contemporaneamente un elemento di continuità ambientale, funge da filtro e da percorso.
Dal punto di vista volumetrico non vi è impatto poiché l'aumento consentito è solo di un piano rispetto alle altezze di zona. Non si rilevano impatti paesaggistici negativi.

edifici esistenti











Verifica di compatibilità paesaggistica

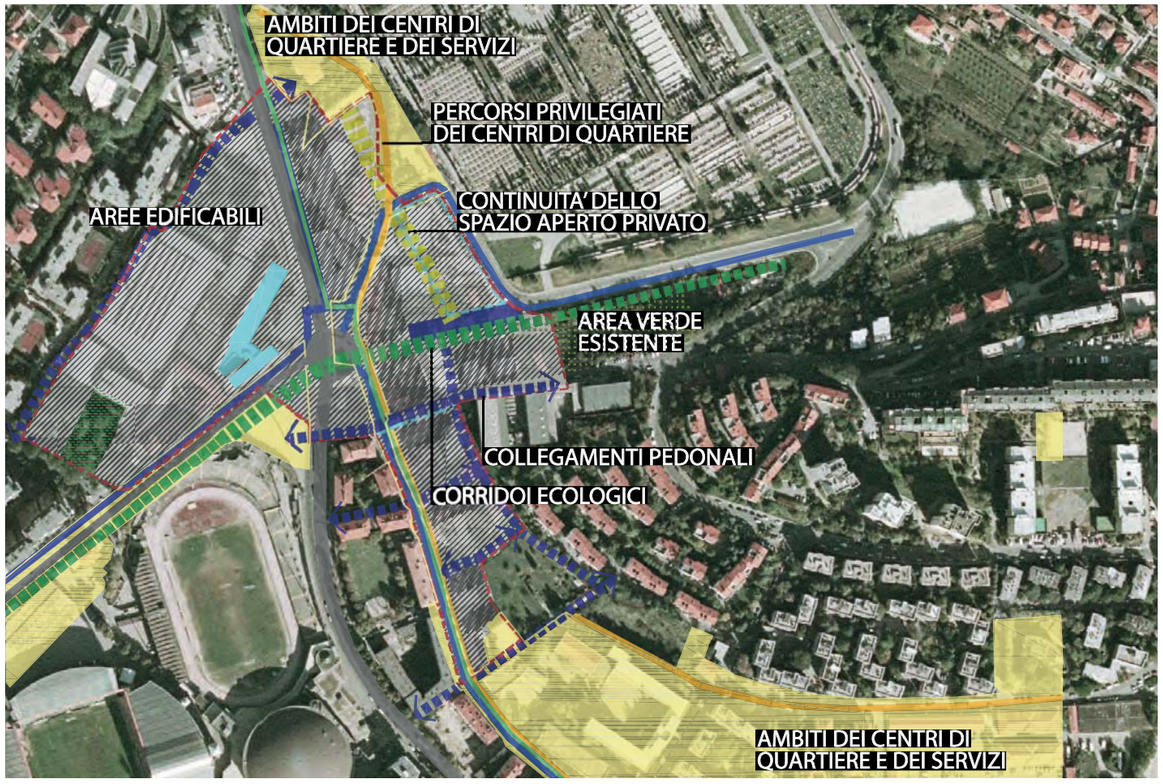
Si tratta di un'area caratterizzata dalla presenza di differenti sistemi insediativi (vedi foto). L'area è altamente accessibile e servita da uno degli assi urbani più importanti della città: via Flavia-via dell'Istria.
Ai confini si trovano lo stadio e il palazzetto dello sport, che insieme ad altri servizi, costituiscono una polarità alla scala urbana e territoriale. Il progetto individua la zona come un nodo che necessita di forte riqualificazione e ridefinizione complessiva. Le altezze previste sono adeguate al carattere del contesto e a diversi edifici esistenti.

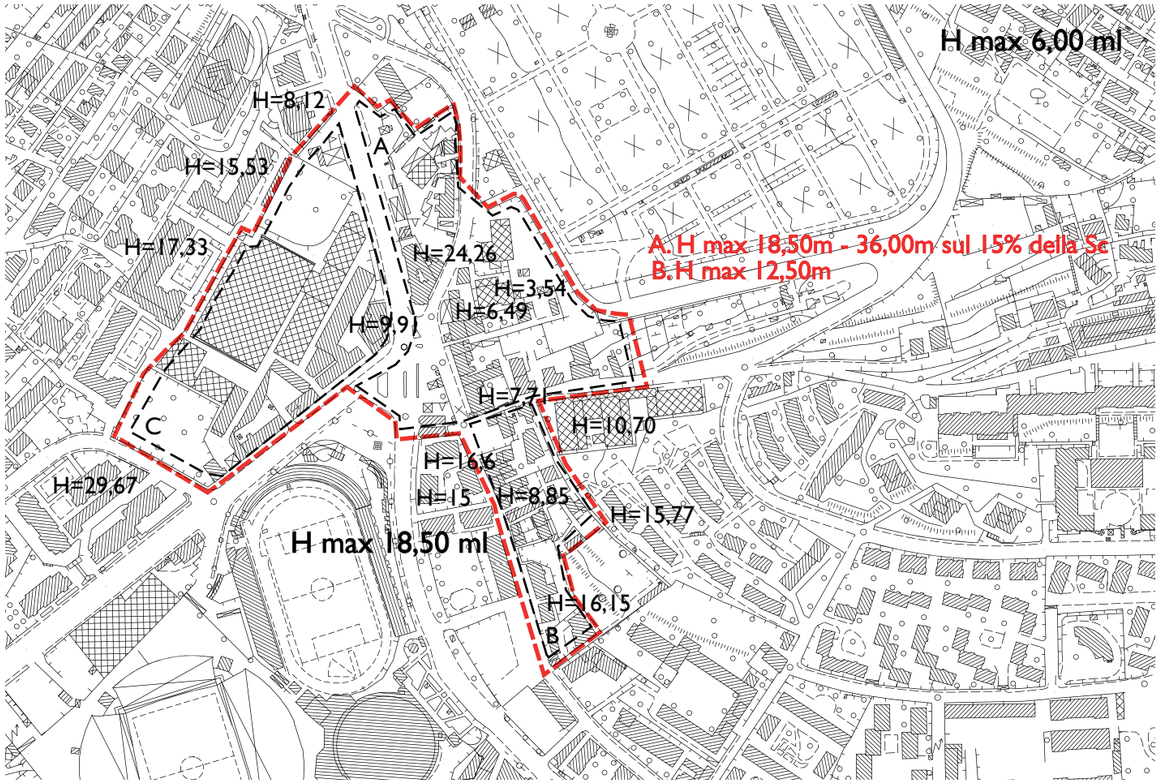
Il progetto riqualifica gli spazi aperti e prevede la realizzazione di un articolato sistema di connessioni (percorsi pedonali) tra le aree a servizi, oltre alla costituzione di un corridoio ecologico, di un percorso di collegamento tra l'area verde a est e via Valmaura, all'inserimento di nuovi parcheggi (vedi schemi). Non si rilevano impatti paesaggistici negativi.

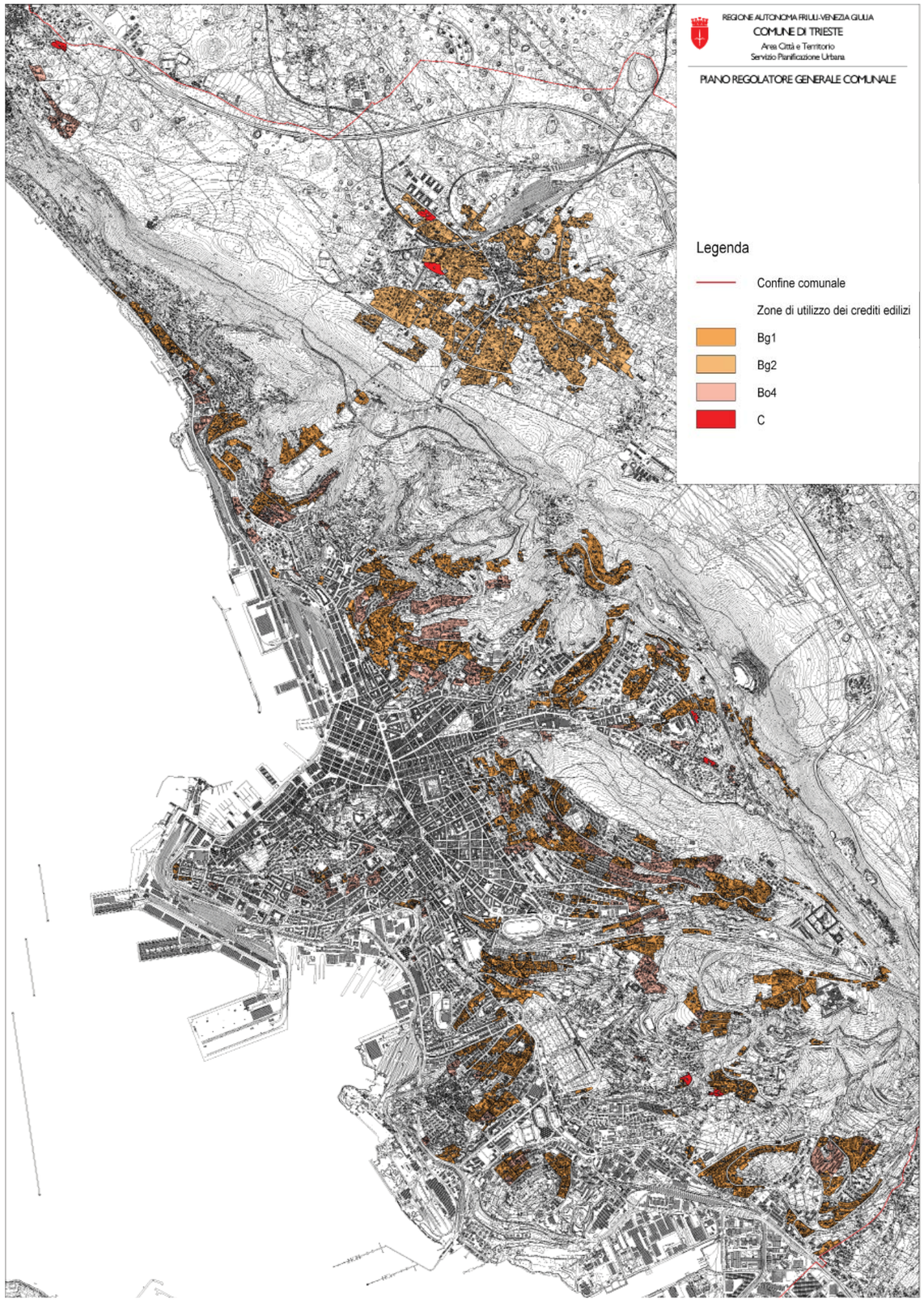
edificato esistente











Nuovo PRGC, tav. PO1.2 Incentivi pr la riqualificazione energetica-individuazione aree, sc. 1:10.000

Riconversione ecologica e incentivi per la riqualificazione energetica

La riconversione ecologica persegue l'obiettivo generale di migliorare le condizioni di vita in città, attraverso misure diversificate e di diversa cogenza normativa.
I temi sono quelli della salvaguardia e del miglioramento della qualità di aria, acqua e suolo, dell'efficienza energetica, della produzione di biodiversità.
Coerentemente a tale obiettivo, il Piano individua:
1. misure tese al miglioramento della qualità dell'aria, quali l'uso del verde per la regolazione microclimatica, l'introduzione di un indice di densità arborea ed arbustiva, l'incentivazione del ricorso a tetti giardino;
2. misure tese all'ottenimento di condizioni di invarianza idraulica, quali la previsione di sistemi tali da garantire la restituzione integrale delle acque meteoriche alla falda;
3. misure tese al risparmio energetico, quali la realizzazione di tetti giardino e serre solari, la riqualificazione energetica di edifici esistenti con cambio di classe, il miglioramento della compatibilità ambientale degli edifici e dell'efficienza energetica di impianti e/o involucri edilizi;
4. misure tese a garantire la biodiversità, quali la tutela e la valorizzazione di presidi ambientali e corridoi ecologici, il recupero delle recinzioni in pietra carsica, la realizzazione di tetti giardino, l'introduzione di un indice di densità arborea ed arbustiva.

Incentivi per la riqualificazione energetica

Il Piano prevede la riqualificazione energetica degli edifici esistenti (in particolare di quelli realizzati negli anni sessanta-settanta del secolo scorso), attraverso la messa a punto di una sorta di "progetto pilota" orientato a favorire la riconversione energetica:
- degli edifici compresi nelle zone soggette a ristrutturazione edilizia (zone A3);
- degli edifici compresi nelle zone del Centro urbano di pregio ambientale (B0);
- degli edifici compresi nella Città degli oggetti (zone Bo1 e zone Bo2);
- degli edifici dismessi.

La scelta dei luoghi di cui incentivare la riqualificazione energetica è motivata dal fatto che si tratta di zone difficili da trasformare per i seguenti motivi:
- presenza di edifici di cui si devono salvaguare alcuni elementi di pregio e allineamenti lungo strada;
- presenza di edifici ad alta densità e ad alti rapporti di copertura, di grandi contenitori con un alto numero di alloggi;
- compresenza di diverse condizioni proprietarie;
- patrimonio edilizio (in particolare nelle zone Bo1 e Bo2) a volte di scarsa qualità sia in termini architettonici che energetico-ambientali.

La riqualificazione energetica viene incentivata attraverso la generazione di "crediti" edilizi, non superiori al 10% della volumetria dell'edificio riqualificato.

Tali crediti possono essere utilizzati:
- in ambiti specificamente individuati all'interno delle zone Bo4 Città degli oggetti, delle zone Bg1 Città dei giardini e delle zone Bg2 Città dei giardini del Carso a Opicina (vedi elaborato PO1.2). Negli ambiti di "atterraggio" dei crediti delle zone Bo4 e Bg1 si prevede un ampliamento massimo di 250 mc per unità immobiliare, fino ad un massimo del 45% della volumetria esistente; nell'ambito di "atterraggio" dei crediti delle zone Bg2 si prevede un ampliamento massimo di 250 mc per unità immobiliare, fino ad un massimo di 2 unità e comunque non oltre il 45% della volumetria esistente sul lotto;
- in alcune zone C - Nuova città dei giardini, dove è consentito un incremento dell'indice territoriale di 0,5 mc/mq che porta ad un massimo di 1,5 mc/mq, come previsto dal PURG.

La scelta delle zone "di atterraggio" dei crediti è motivata dal loro essere zone a bassa densità edilizia o zone di espansione. Tra queste tipologie di aree sono stati comunque esclusi ambiti e zone considerati particolarmente sensibili dal punto di vista:
- ambientale: le zone Bg1 Cttà dei giardini e precisamente l'area in corrispondenza di Barcola, ma anche le zone Bg3 Città dei giardini della costiera, le zone Bg4 Città degli orti;
- dei principi insediativi: le zone Bg2 Città dei giardini del Carso (eccetto Opicina);
- delle valenze architettoniche storiche e documentali: gli edifici sottoposti a tutela.
Sono state inoltre escluse le zone ricadenti in Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica, perché già interessate da premi volumetrici.

Con apposito Regolamento sarà definito in dettaglio il funzionamento del processo di formazione e atterraggio dei crediti. Processo che vedrà anche l'istituzione di un apposito Registro dei crediti edilizi, finalizzato al controllo dei crediti edilizi attivabili sull'intero territorio comunale. In questa fase di avvio, i crediti sono pari a 350.000 metri cubi e possono essere utilizzati entro 10 anni dall'istituzione del Registro.

Nelle pagina seguente è riportata la scheda riguardante la valutazione degli effetti di eventuali concentrazioni della localizzazione dei crediti edilizi nelle Zone Bo4, Bg1 e Bg2.

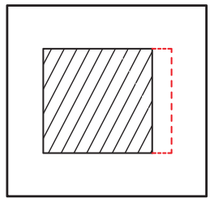


ZONA Bo4

Lotto campione : Via Tedeschi 2

S. coperta MAX 30%

S. coperta MAX con incentivi 35%



1209 mq

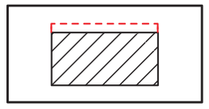


ZONA Bg1

Lotto campione : Via Fra Pace da Vedano 23

S. coperta MAX 30%

S. coperta MAX con incentivi 35%



653 mq

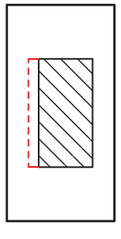


ZONA Bg2

Lotto campione : Via Calcare 7

S. coperta MAX 25%

S. coperta MAX con incentivi 30%



810 mq

ZONA Bo4 La città degli oggetti 4

Sono le zone con edificazione miste con edifici prevalentemente di 3/4 piani, con giardino o cortile.

INDICI DI ZONA		CREDITI
If	: max 2 mc/mq	___
H	: max 10,50 ml	H : max 13,50 ml
Rc	: max 30%	Rc : max 35%
Rp	: minimo 40%	___
DA	: minima 50 alberi/ha	___
	se inferiore a un ettaro	
	si riducono proporzionalmente	
DAR	: minima 80 arbusti/ha	___
	se inferiore a un ettaro	
	si riducono proporzionalmente	

ZONA Bg1 La città dei giardini

Sono le zone con prevalenti edifici residenziali mono-plurifamiliari e piccole palazzine con giardino, localizzate ai margini della città degli oggetti ma anche al suo interno.

INDICI DI ZONA		CREDITI
If	: max 1 mc/mq	___
H	: max 7,50 ml	H : max 10,50 ml
Rc	: max 30%	Rc : max 35%
Rp	: minimo 50%	___
DA	: minima 60 alberi/ha	___
	se inferiore a un ettaro	
	si riducono proporzionalmente	
DAR	: minima 80 arbusti/ha	___
	se inferiore a un ettaro	
	si riducono proporzionalmente	

ZONA Bg2 La città dei giardini del Carso

Sono le zone con prevalenti edifici mono-plurifamiliari con giardino, poste a corona dei nuclei o borghi originari del Carso.

INDICI DI ZONA		CREDITI
If	: max 0,80 mc/mq	___
H	: max 6,50 ml	H : max 9,50 ml
Rc	: max 25%	Rc : max 30%
Rp	: minimo 50%	___
DA	: minima 60 alberi/ha	___
	se inferiore a un ettaro	
	si riducono proporzionalmente	
DAR	: minima 80 arbusti/ha	___
	se inferiore a un ettaro	
	si riducono proporzionalmente	

La valutazione dell'impatto paesaggistico dei crediti edilizi ha portato, innanzitutto, ad una scelta mirata delle aree di ricaduta dei crediti. Sono state individuate solo tre zone ammissibili: la zona Bo4, la zona Bg1 ela zona Bg2.

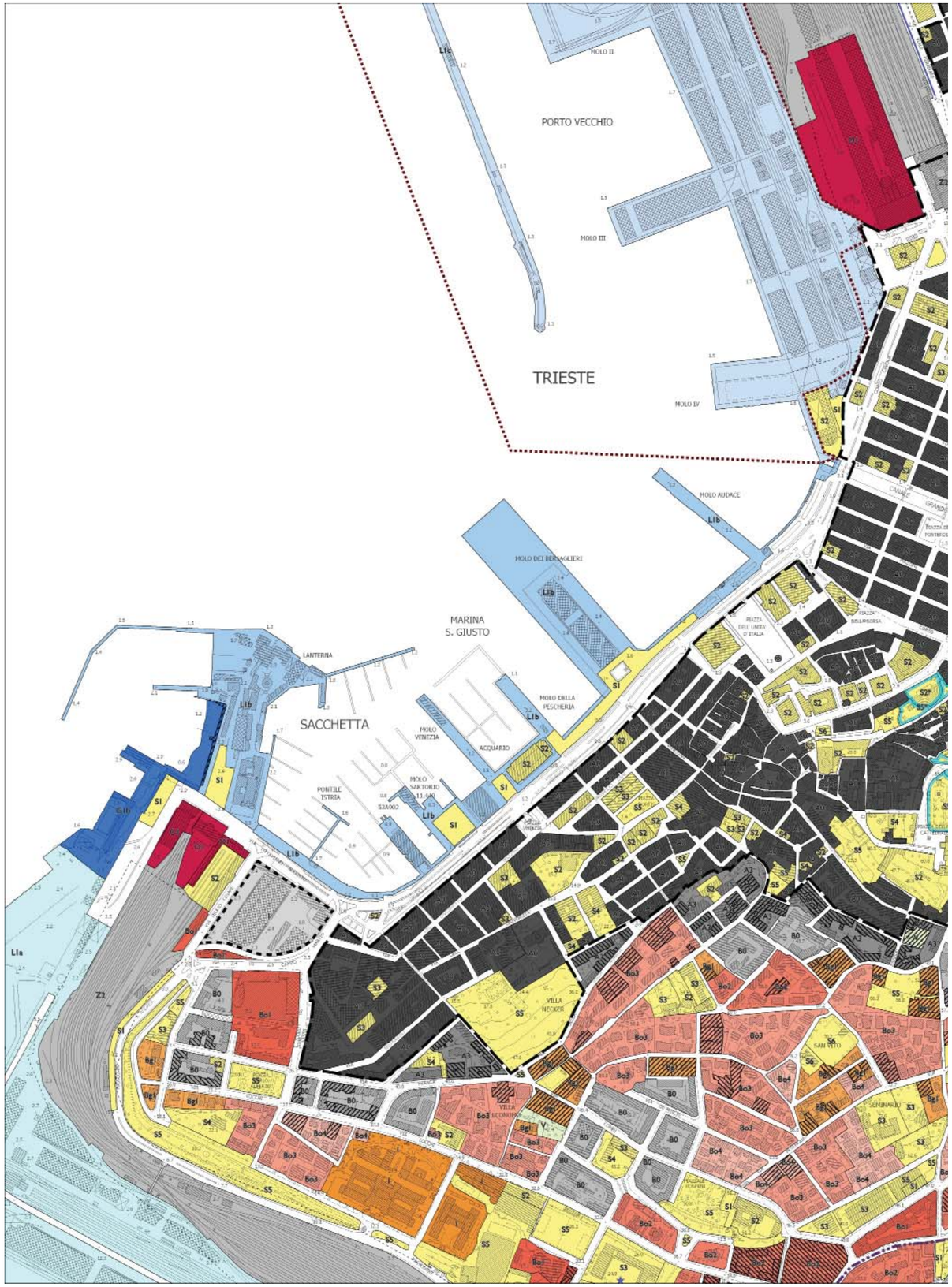
La prima "città degli oggetti 4"costituita da edifici di varia tipologia e natura (palazzine, edifici in linea, edifici isolati) in zone periferiche ma interne alla città, dotate di cortili o spazi di pertinenza privati a parcheggio; in queste zone l'aumento di altezza di un piano e del 5% della superficie coperta non produce effetti evidenti, visto che le altezze delle zone non sono omogenee.

La seconda "città dei giardini 10" presenta palazzine ed edifici mono-plurifamiliari posti al centro dei lotti e circondati da spazi aperti privati (giardini). Tali zone si trovano prevalentemente frammiste alla città degli oggetti o ai margini di esse. Le caratteristiche degli edifici e degli isolati sono eterogenee. In queste zone l'aumento di altezza di un piano (massimo tre piani) e del 5% della Superficie coperta non produce effetti evidenti, visto che le altezze anche in queste zone non sono omogenee.

La terza zona "città dei giardini del Carso" presenta gli indici più bassi. I crediti consentono di passare da una superficie coperta del 25% al 30%, valore comunque basso (vedi schemi) e di ottenere altezze massime di 9,50. Tali parametri sono tipici di principi insediativi riferiti alle case su lotto e sono frequenti nell'ambito di Opicina, che ha caratteristiche di urbanità differenti dagli altri borghi carsici. Di fatto ciò ha portato ad escludere dall'applicazione dei crediti le zone Bg2 presenti negli altri borghi Carsici, che non vengono interessati da tale operazione proprio per il tipo diverso di tessuto edilizio e per evitare di conseguenza un impatto paesaggistico.

Gli schemi a fianco mostrano, inoltre, come i crediti influiscano solo su incrementi minimi di superficie coperta e producano modifiche non significative delle altezze, mentre tutti gli altri parametri rimangono invariati, in particolare quelli relativi agli indici di sostenibilità: superficie permeabile, indice di densità arborea e arbustiva.

Da quanto sopra evidenziato emerge che l'incremento di superficie coperta è lieve e quello dell'altezza massima è assorbibile in un contesto non omogeneo, pertanto si può ritenere che le deroghe ammesse in queste zone non producano impatti significativi sul paesaggio urbano.



Nuovo PRGC, Estratto zonizzazione

Zone V, I e O

Zone V - Verde privato
Sono aree interne o contermini a zone edificate, costituite principalmente da orti, giardini e cortili a servizio della residenza. Per esse il Piano prevede la conservazione del carattere prevalente di naturalità, con funzione di riequilibrio del tessuto edificato e a vantaggio della qualità degli insediamenti e del sistema ambientale in generale. Il Piano ammette, comunque, la realizzazione di tettoie, di depositi per gli attrezzi, parcheggi privati, elementi d'arredo e attrezzature per lo sport che non comportino volumi fuori terra.

Zone I - Direzionali
Sono le aree destinate all'insediamento di attività amministrative, professionali e terziarie, dove gli interventi di nuova edificazione e/o ampliamento si attuano previo Piano attuativo.

Zone O - Miste
Le Zone O comprendono le aree, collocate all'interno di parti edificate, destinate ad accogliere una pluralità di funzioni. Alcune di queste aree risultano dismesse e inutilizzate da tempo; la loro rifunzionalizzazione potrebbe utilmente contribuire alla riqualificazione di parti della città.
Fanno inoltre parte delle zone O alcune aree caratterizzate da funzioni particolari definite dalla normativa regionale.

Le zone O si articolano nelle seguenti sottozone:
Zone O1- Miste commerciali, direzionali e ricettive
Sono caratterizzate da una commistione di funzioni, specificate per ciascuna area direttamente dalle Norme Tecniche di Attuazione. Comprendono le seguenti aree:
- S. Luigi;
- Ex campo profughi Padriciano;
- Ex valichi confinari di Basovizza e Gropada;
- Caserma Emanuele Filiberto e Ex Jutificio via Svevo;
- Silos;
- Ex meccanografico - Stazione di Campo Marzio;
- Università - Piazzale Europa;
- Area I.R.C.C.S Burlo Garofalo.

Per ognuna di esse vengono dettati indici, parametri, destinazioni d'uso, opere di urbanizzazione e prescrizioni particolari, mirate anche alla riqualificazione degli edifici e degli spazi aperti incrementando le prestazioni energetiche dei primi ed assicurando l'invarianza idraulica dei secondi.
Nella pagine seguenti sono riportate le schede riguardanti la compatibilità paesaggistica delle zone O1 interessate da tale vincolo e dalla scheda di compatibilità urbanistica dell'Area IRCCS Burlo Garofalo.
Zone O2 - Campi per nomadi
Le zone destinate a campi per nomadi stanziali sono localizzate in via Carnaro e in via Rio Primario.
Gli interventi sono disciplinati dalle Norme Tecniche di Attuazione.



Tavola con le zone I e le zone O
in giallo, zone I - Direzionali
in rosso, zone O - Miste

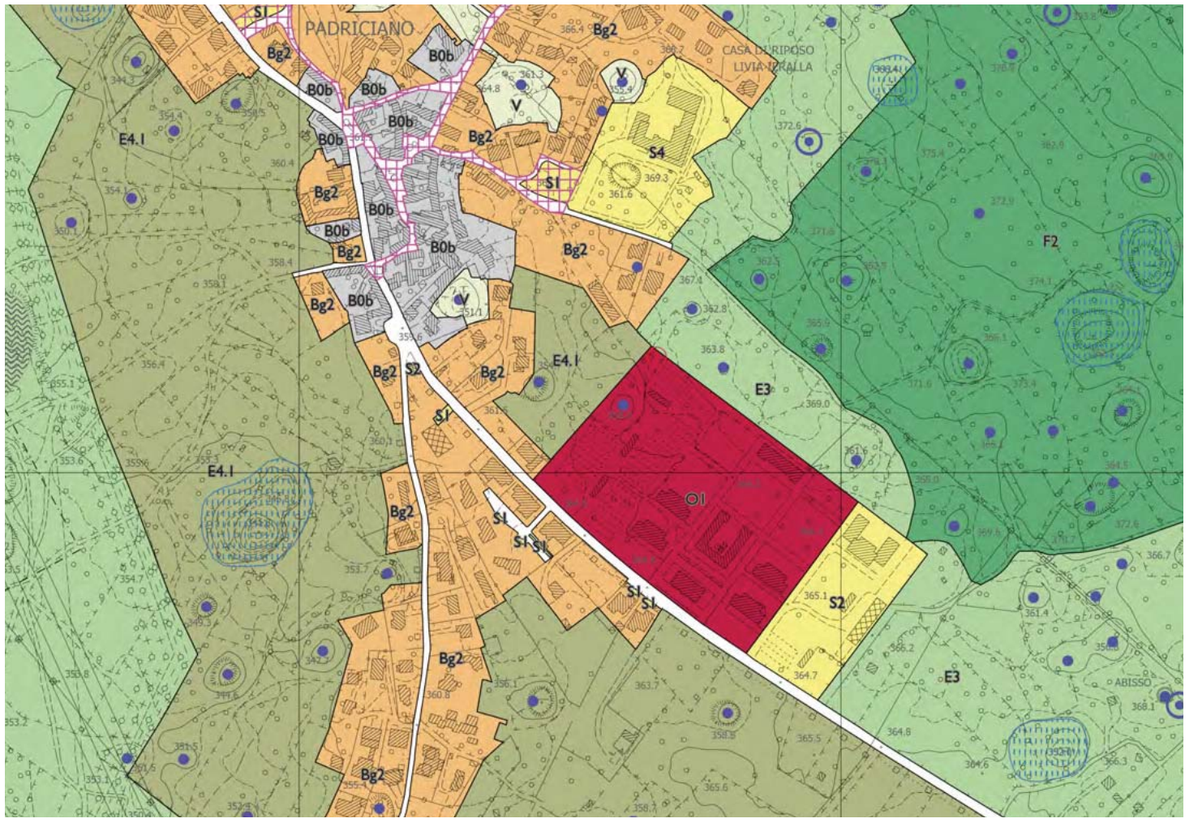






L'area, situata in località Padriciano, si trova ai margini dell'abitato, lungo la strada S.P. n°1 del Carso, in direzione Basovizza.
L'area si sviluppa su una superficie di 42.818 mq.

Le previsioni progettuali sono tese a recuperare l'area e gli immobili ricercando elevati standard ambientali e prestazioni energetiche, con destinazioni d'uso che favoriscano il riutilizzo per attività e servizi a favore dei borghi carsici.
Gli indici e i parametri previsti sono coerenti con l'obiettivo della riqualificazione ammettendo un indice volumetrico, un rapporto di copertura ed un'altezza massima contenuti, a cui si aggiungono i parametri ecologici di densità arborea, arbustiva e il rapporto di permeabilità.
In sede di Piano attuativo devono essere osservate le "Prescrizioni particolari" relativamente alla localizzazione lato ovest dei nuovi edifici, al progetto del verde, alle specie vegetali, all'invarianza idraulica e alle cautele da porre in essere in fase di cantiere.
Per questi motivi non si rilevano impatti paesaggistici negativi.





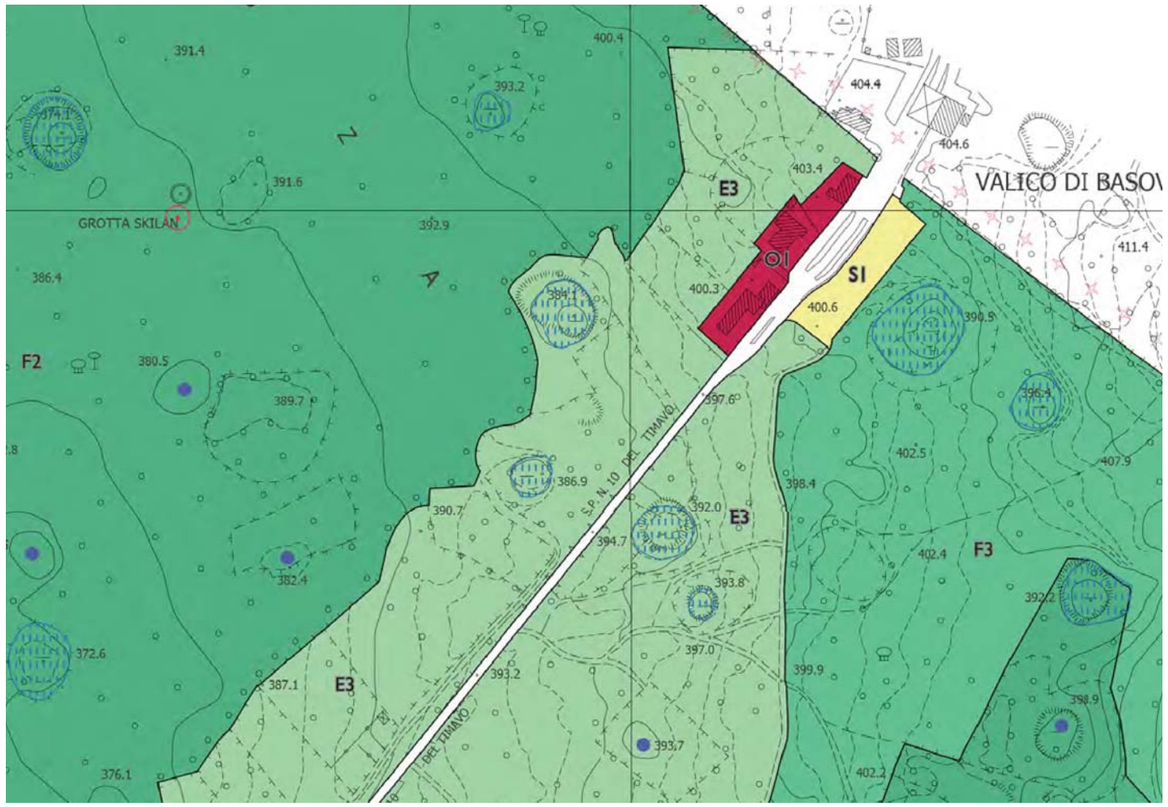


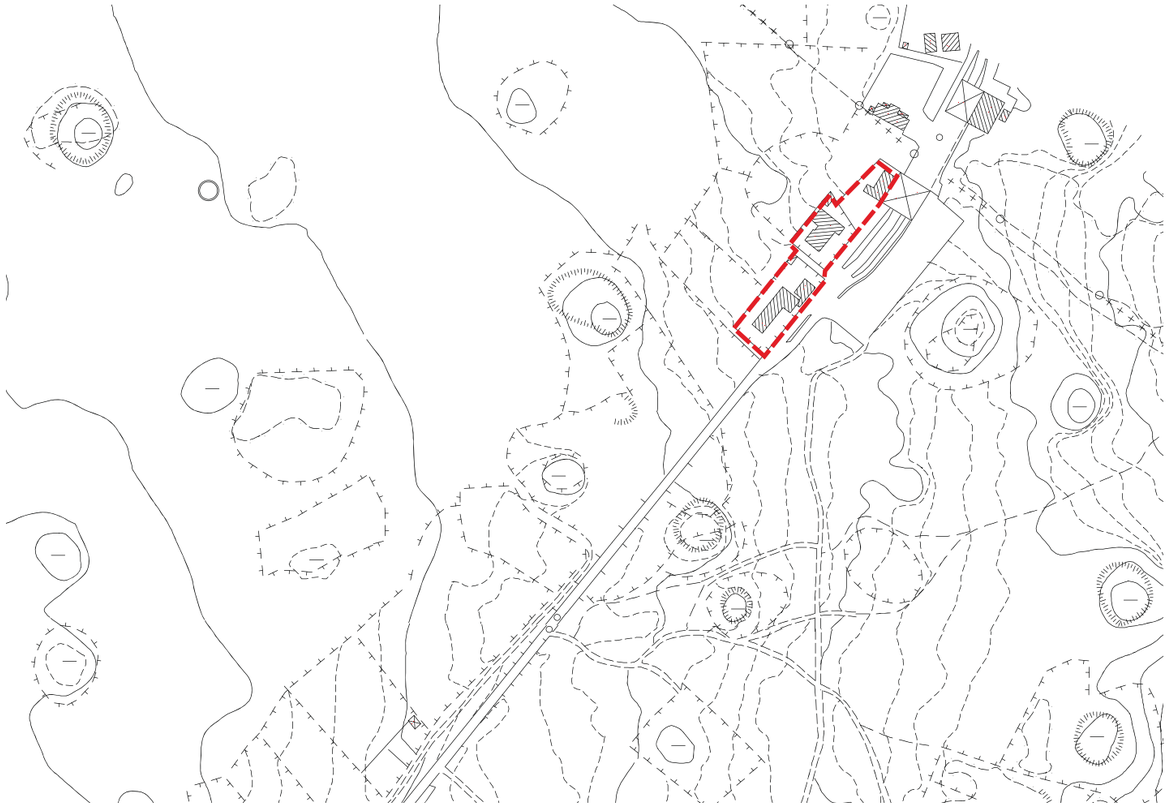




I siti sono costituiti dagli ex valichi di frontiera e presentano costruzioni dismesse da tempo. I siti sono ubicati sulle direttrici di collegamento transfrontaliero e risultano delimitati da aree appartenenti al sistema ambientale.
L'area ex valico di Basovizza si sviluppa su una superficie di 4.631 mq ed è interessata da un'Intesa istituzionale tra Agenzia del demanio e Comune di Trieste.

Le previsioni progettuali sono tese a recuperare l'area e gli immobili abbandonati ricercando elevati standard ambientali e prestazioni energetiche, con destinazioni d'uso che favoriscano il riutilizzo per attività e servizi a favore dei borghi carsici.
Gli indici e i parametri previsti sono coerenti con l'obiettivo della riqualificazione ammettendo un ampliamento massimo della volumetria del 35% e un altezza che non deve superare quella massima degli edifici nella zona.
Per questi motivi non si rilevano impatti paesaggistici negativi.





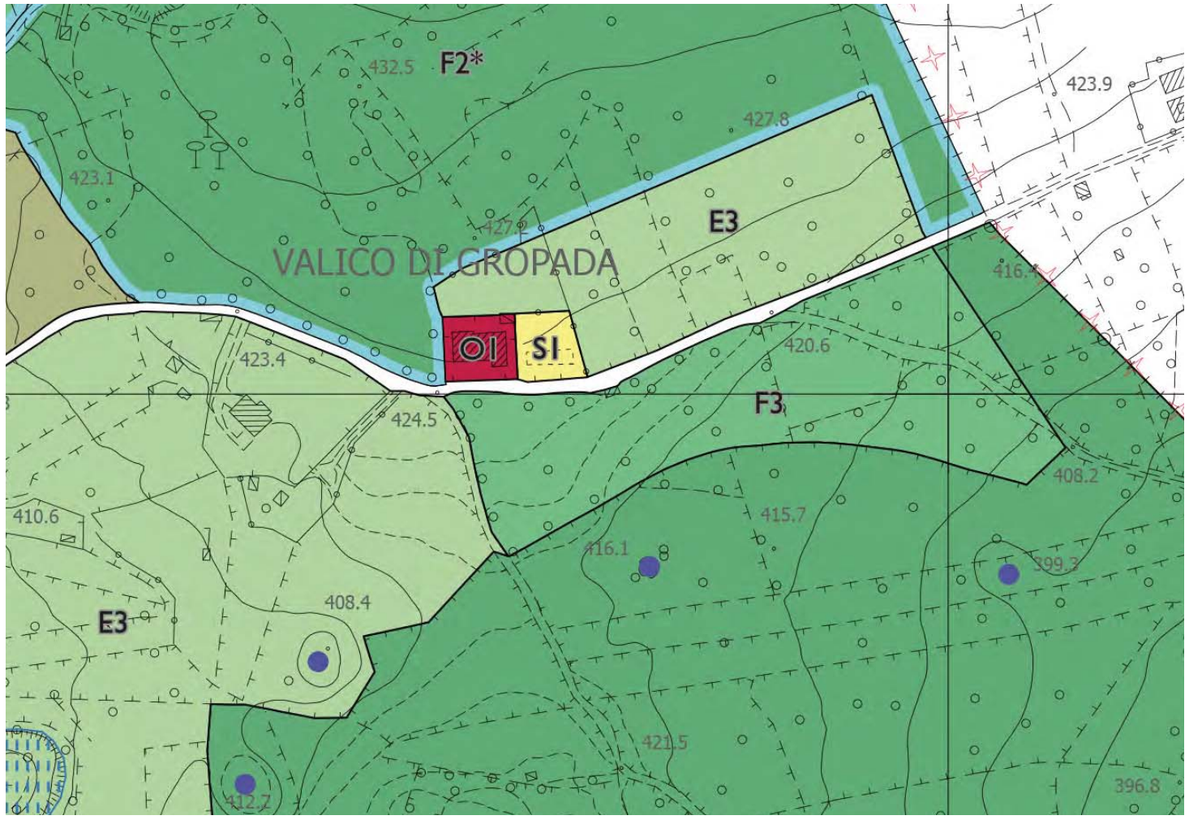


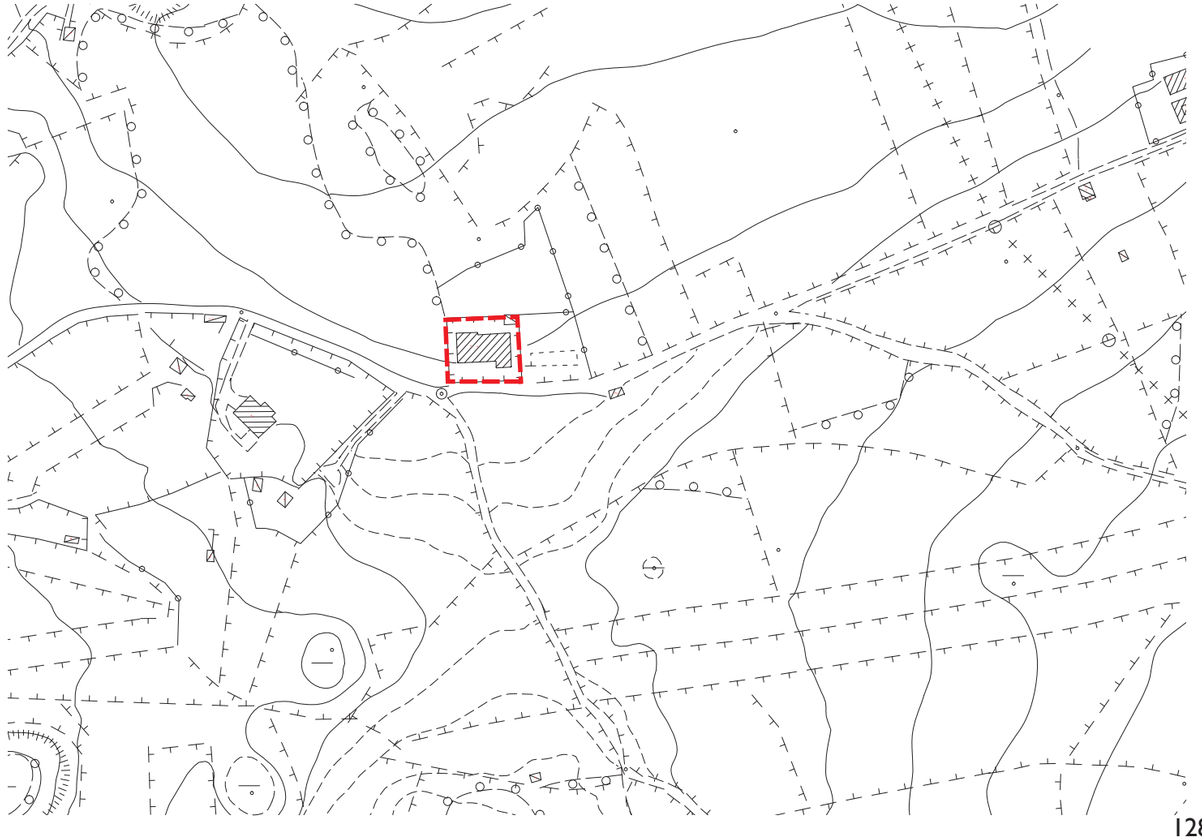


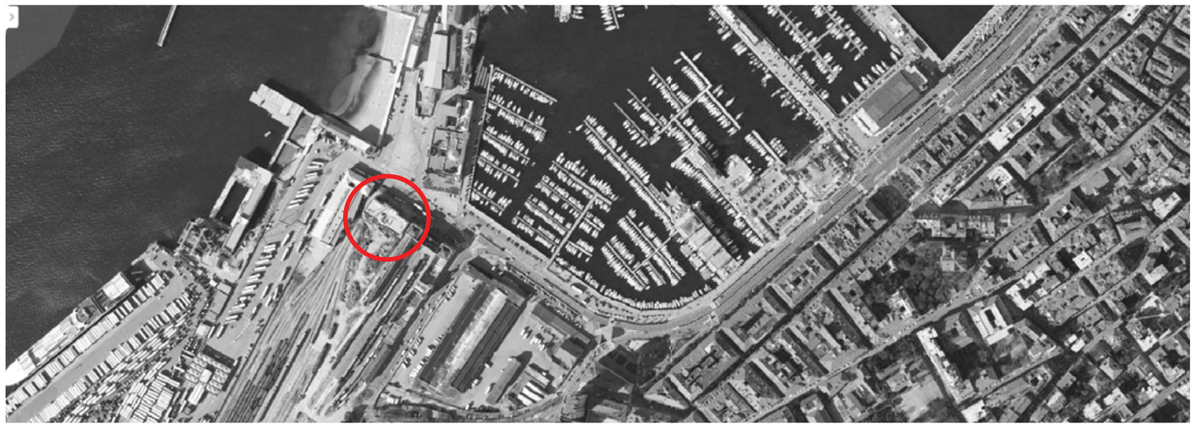


I siti sono costituiti dagli ex valichi di frontiera e presentano costruzioni dismesse da tempo. I siti sono ubicati sulle direttrici di collegamento transfrontaliero e risultano delimitati da aree appartenenti al sistema ambientale.
L'area ex valico di Gropada si sviluppa su una superficie di 1.071 mq ed è interessata da un'Intesa istituzionale tra Agenzia del demanio e Comune di Trieste.

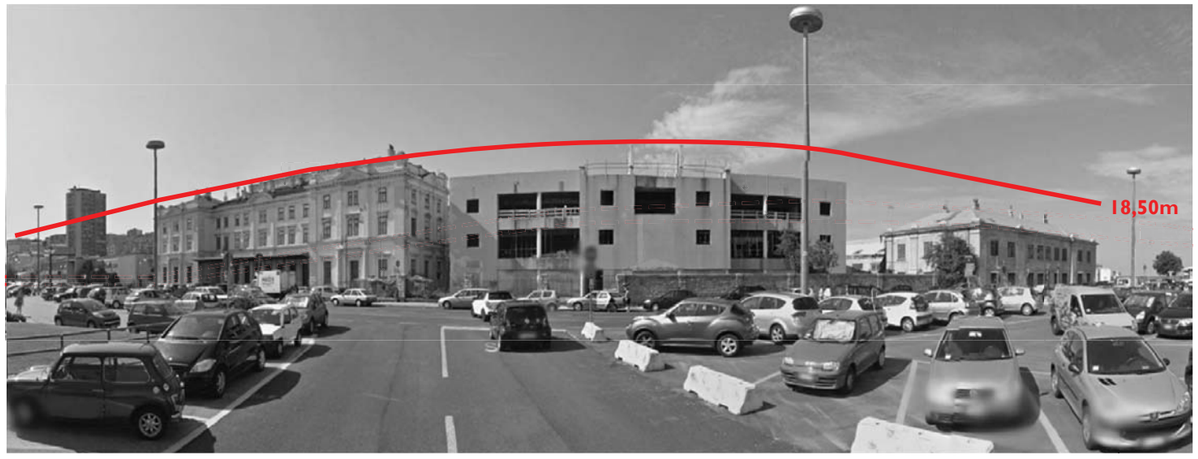
Le previsioni progettuali sono tese a recuperare l'area e gli immobili abbandonati ricercando elevati standard ambientali e prestazioni energetiche, con destinazioni d'uso che favoriscano il riutilizzo per attività e servizi a favore dei borghi carsici. Gli indici e i parametri previsti sono coerenti con l'obiettivo della riqualificazione ammettendo un ampliamento massimo della volumetria del 35% e un altezza che non deve superare quella massima degli edifici nella zona. Per questi motivi non si rilevano impatti paesaggistici negativi.

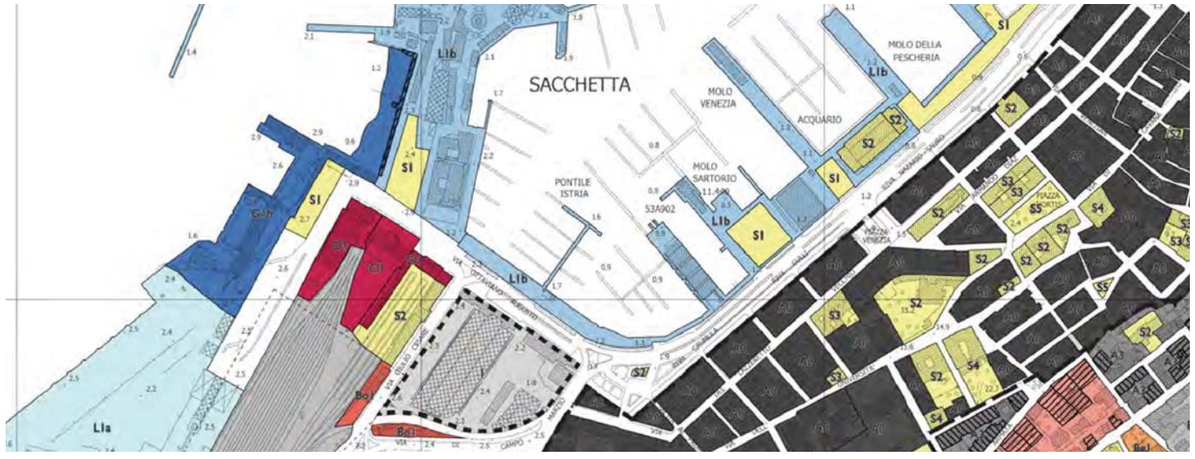




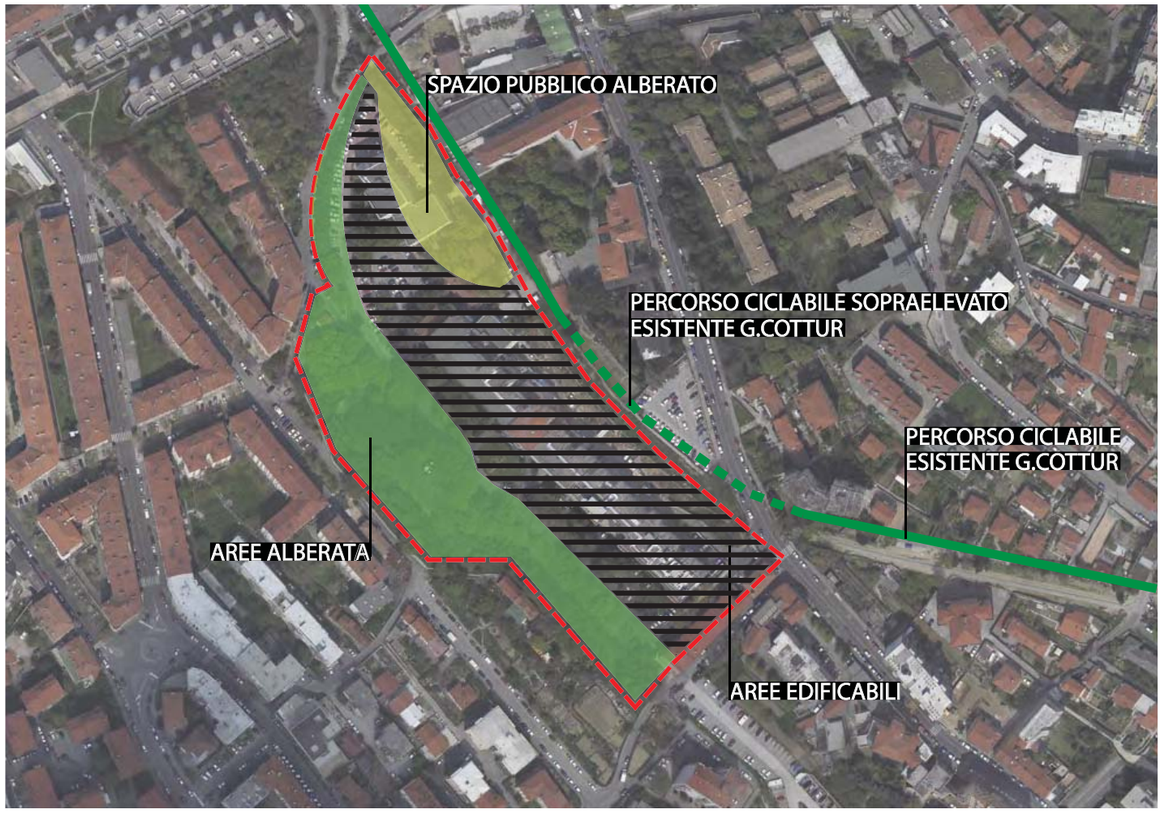


Il sito è affacciato direttamente sul waterfront cittadino, delimitato dalla Riva Traiana a nord-ovest, dalla Via Giulio Cesare a sud-est, collocato a ridosso del terminal portuale RO-RO ed è caratterizzato da edifici costruiti in epoche diverse.
La relativa zona O1 è suddivisa in tre parti in cui trovano sede parte dell'ex Stazione Ferroviaria Transalpina, un edificio di recente costruzione denominato "ex meccanografico" ed un ulteriore edificio su Riva Traiana.
Le ultime due parti corrispondono ad altrettanti ambiti assoggettati a pianificazione attuativa, individuati sulla tav. PO6.
L'area sviluppa una superficie complessiva di 12.377 mq







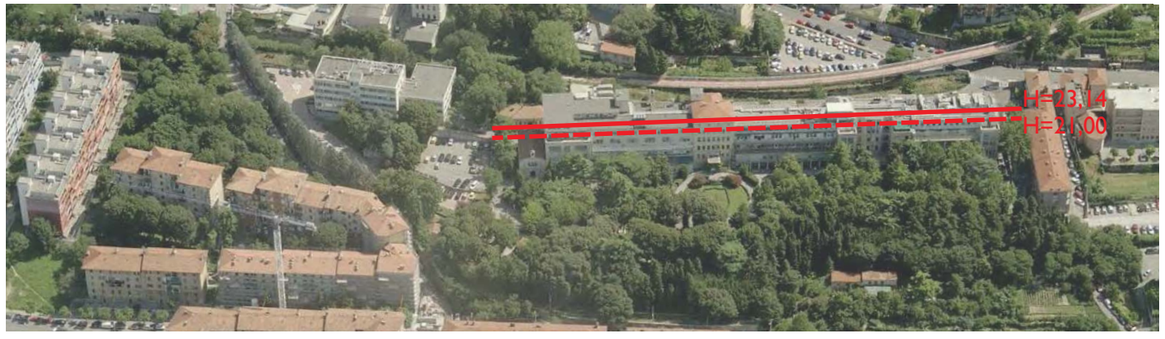


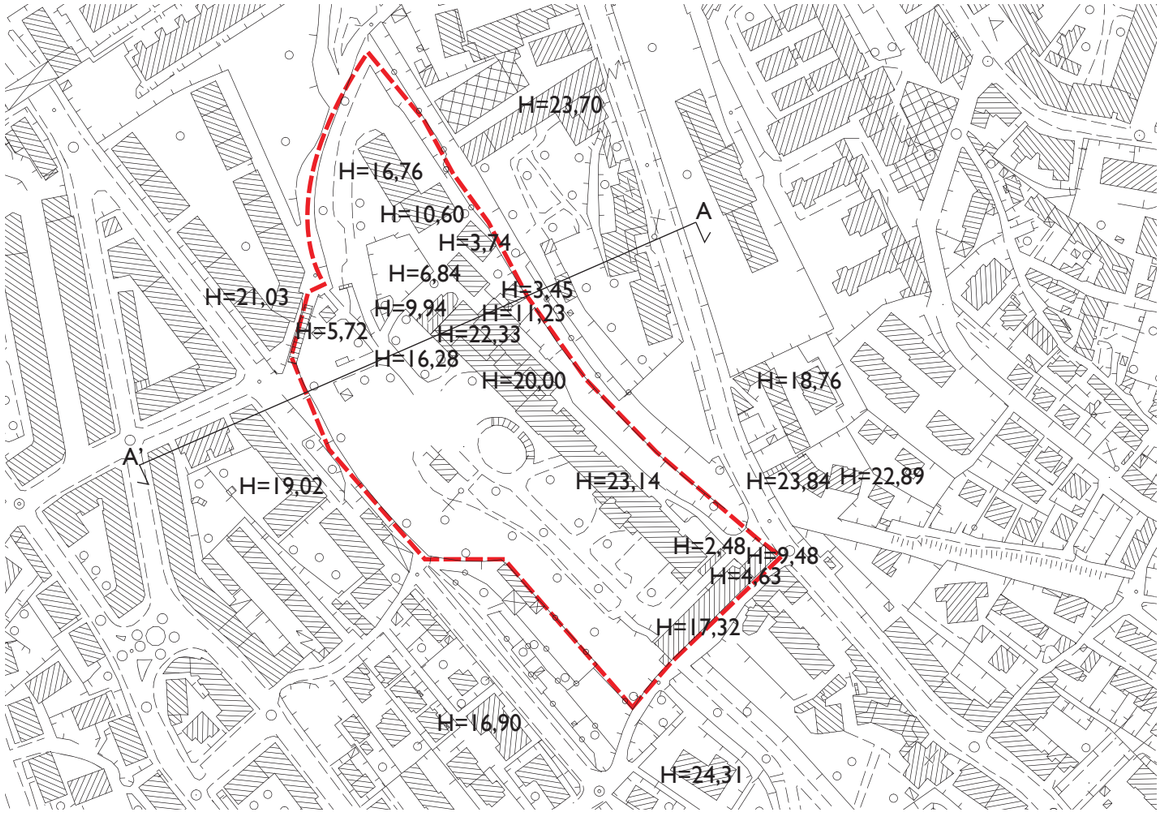
Verifica di compatibilità delle scelte progettuali

L'area è collocata lungo la via dell'Istria ed è caratterizzata dalla presenza dell'Istituto RCCS Burlo Garofalo di cui è previsto il trasferimento nel Comprensorio ospedaliero di Cattinara in base all'Accordo di Programma approvato con DPR n 0270/Pres del 2007 e s.m.i.
L'area è attualmente occupata, nella parte alta, da edifici di altezza pari a 23,00 m circa e, nella parte inferiore, da un parco alberato.
Il lato nord confina con la pista ciclopedonale "Giorgio Cottur".
Per la verifica della compatibilità delle scelte progettuali operate si precisa che:

- gli interventi si attuano con Piano attuativo;
- gli indici e i parametri sono inferiori a quelli attuali, in particolare l'altezza massima è inferiore a quella esistente;
- si prevede l'entrata/uscita carrabile da via Battera e via Trissino di cui è previsto l'allargamento delle sezioni stradali;
- in sede di PA andranno verificate le infrastrutture a rete;
- le alberature di pregio e l'area verde a sud andranno mantenute;
- la nuova edificazione è prevista nella parte superiore dell'area.

L'intervento è volto alla riqualificazione dell'area, in conseguenza della futura dismissione della funzione ospedaliera.





Valutazioni sulla viabilità

Valutati approssimativamente gli incrementi di traffico ipotizzati a seguito delle previsioni insediative di futuro sviluppo e considerato che nelle NTA di progetto sono previste, quali opere di urbanizzazione, gli allargamenti stradali di via Trissino e di via Battera nonchè la localizzazione degli accessi all'area su quest'ultime vie senza più interessare la via dell'Istria in corrispondenza della intersezione con la via del Trissino, si può ritenere che gli impatti sulla viabilità siano sostenibili in relazione alle caratteristiche geometrico-funzionali delle strade.

Comunque, al fine valutare oggettivamente gli impatti conseguenti ai futuri insediamenti nell'area citata e mantenere buoni livelli prestazionali sulla rete viaria urbana circostante gli ambiti d'intervento, sono state individuate all'art. 101 delle N.T.A. una serie di azioni di controllo, capaci di introdurre, in modo mirato nelle fasi dell'attuazione, delle puntuali verifiche e la definizione di soluzioni viabilistiche che migliorino le attuali connessioni con la viabilità esistente o ne propongano delle nuove più funzionali e che garantiscano maggiori condizioni di sicurezza.

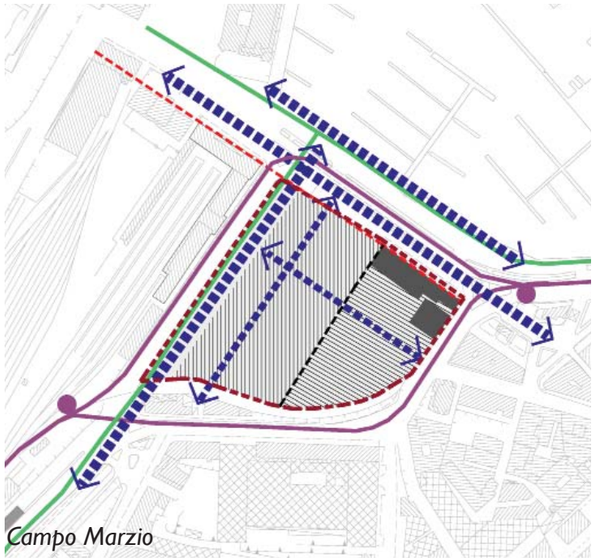
via G. Trissino



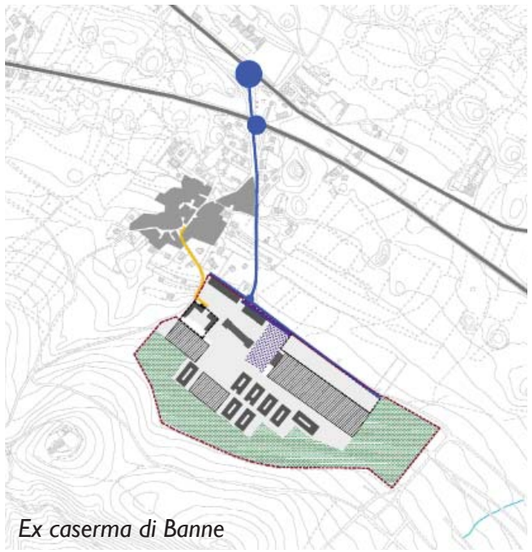
via R. Battera



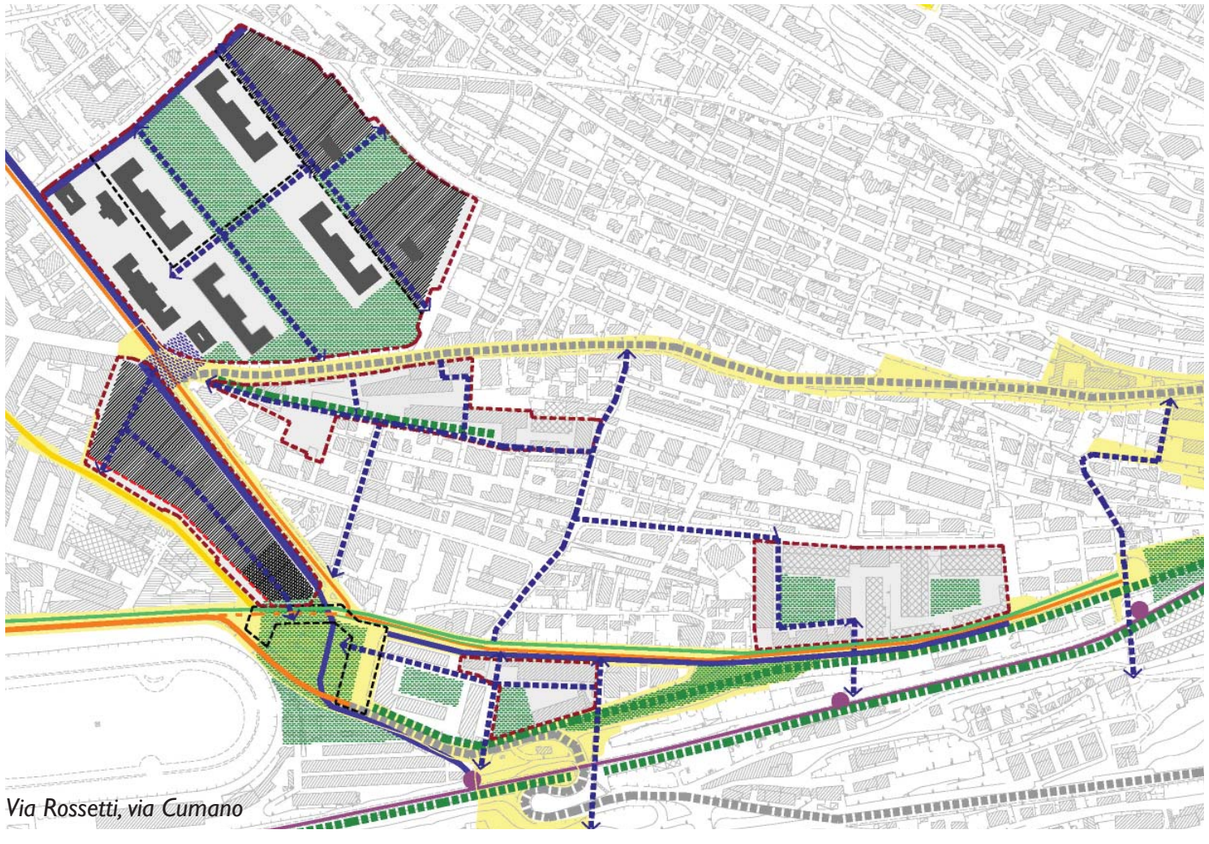
AREE DELLA GRANDE TRASFORMAZIONE — SOTTOSISTEMI: **aree della grande trasformazione** — PRESCRIZIONI PARTICOLARI: Campo Marzio; Ex Caserma di Banne; Ambito di via Rossetti via Cumano



Campo Marzio



Ex caserma di Banne



Via Rossetti, via Cumano

Gli ambiti individuati dal Piano come luogo delle trasformazione più cospicue sono aree di grandi dimensioni, del tutto o parzialmente dismesse, che rappresentano per la città una grande occasione di modificazione del proprio assetto spaziale e funzionale.
Le Aree della grande trasformazione sono:
1. Campo Marzio;
2. Ambito di via Rossetti, via Cumano;
3. Ex caserma di Banne.
Le linee di progetto messe a punto per queste aree tengono conto anche degli effetti e delle ricadute che la loro trasformazione potrà indurre sulle parti più prossime e su più ampi settori urbani.
Sia l'area di Campo Marzio, sia l'ambito di via Rossetti e via Cumano si trovano in prossimità della linea di trasporto su ferro il cui riutilizzo è previsto dal Piano.

Criteri metodologici e progettuali
Le indicazioni per le Aree della grande trasformazione sono specificamente contenute nelle Schede progetto (elaborato PO3). Esse costituiscono la base di riferimento per la redazione dei piani attuativi, previsti per tutte le aree, a esclusione delle ex caserme Beleno, Duca delle Puglie e Montebello comprese nell'Ambito di via Rossetti, via Cumano.
Nelle Schede le operazioni di trasformazione sono illustrate secondo differenti gradi di cogenza, attraverso l'individuazione di diversi materiali di progetto estrategie d'intervento.
In altre parole, nelle Schede gli orientamenti di progetto vengono articolati in: obiettivi; elementi prescrittivi di progetto, corredati da parametri, indici, destinazioni d'uso e modalità di attuazione; suggerimenti in forma grafica.

1. Campo Marzio
Il progetto di riqualificazione dell'area prevede la costituzione di un fronte urbano che assicuri la permeabilità e la vista verso il mare. Attraverso la previsione di una molteplicità di funzioni che contemplino anche la residenza, l'intervento tende alla costruzione di una nuova centralità alla scala urbana e di quartiere, garantendo la valorizzazione degli edifici e degli elementi di importanza storico-documentale interni all'area e dei rapporti tra questa e il suo intorno.
In particolare, il Piano prevede la realizzazione e la cessione di parcheggi di relazione.

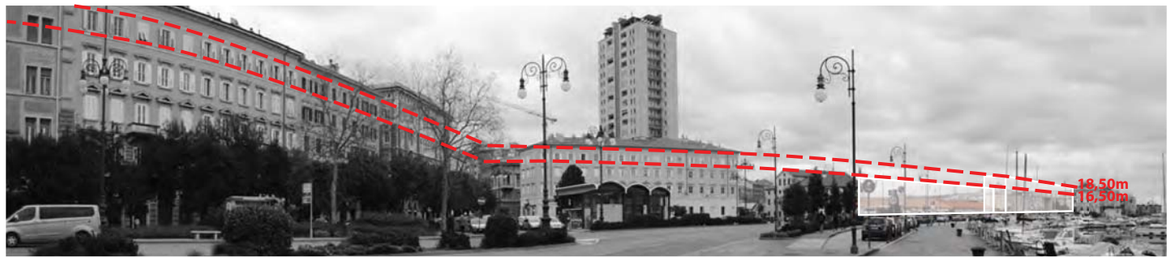
2. Ambito di via Rossetti, via Cumano
Il complesso degli interventi mira a costituire una centralità a scala urbana e di quartiere, in grado di rivitalizzare un'area che, nelle intenzioni del Piano, diventa uno degli accessi importanti alla città.
Dell'ambito fanno parte:
- l'area dell'ex Fiera e quella dell'ex caserma di via Rossetti, sulle quali si concentrano le maggiori opportunità di trasformazione;
- le aree delle ex caserme Beleno, Duca delle Puglie e Montebello che, per il loro essere principalmente destinate e occupate da servizi e attrezzature, contribuiscono a valorizzare le potenzialità di riqualificazione dell'intero ambito e le relazioni tra le aree che lo compongono (percorsi, continuità di spazi pubblici, ecc.).
La vicinanza tra aree ed edifici in larga parte dismessi e sottoutilizzati, unitamente alla dotazione di servizi esistenti e potenziali, consentirà la formazione di un polo di centralità e attrezzature culturali di notevole importanza. Assieme alle funzioni museali e archivistiche previste nelle ex caserme Beleno e Duca delle Puglie, le altre funzioni (ricettive, commerciali, terziarie, residenziali) insediabili nell'ex Fiera e nell'ex caserma di via Rossetti potranno dare vita a una parte di città articolata e vitale, dotata di adeguati spazi di sosta e parcheggio. In particolare, nell'area dell'ex Fiera viene prevista la realizzazione e la cessione di parcheggi di relazione.
All'interno dell'ex caserma di via Rossetti, il Piano prevede la cessione dei due edifici prospicienti il polo scolastico esistente, da destinare al suo ampliamento; viene inoltre prevista la realizzazione e la cessione di aree verdi e percorsi alberati.

Ex caserma di Banne
Per l'area dell'ex caserma, dismessa da molti anni, è previsto il recupero, anche attraverso la realizzazione di nuovi volumi, salvaguardando le qualità dell'area, sia in termini di patrimonio edilizio che di qualità paesaggistico-ambientale.
L'area potrà diventare un'importante estensione del sistema della ricerca e accogliere attività di tipo artigianale. Non è invece ammessa la residenza.
Il riutilizzo di questo ampio insediamento prevede inoltre la fruizione pubblica e la connessione con il borgo storico di Banne. Il Piano prevede in particolare che il complesso edilizio corrispondente alla villa Bidischini-Burgstaller posto in prossimità del centro antico venga ristrutturato e destinato a spazi di aggregazione a servizio del borgo stesso.

Nelle pagine seguenti sono riportate le schede riguardanti la compatibilità paesaggistica dell'Area di Campo Marzio e della ex Caserma di Banne.

Nuovo PRGC, Aree della grande trasformazione
Le schede progetto costituiscono un autonomo elaborato di Piano (PO3)





EDIFICI DI VALORE E RELAZIONI CON IL CONTESTO

La "Scheda di Progetto" per Campo Marzio contiene delle indicazioni e degli elementi prescrittivi volti alla tutela degli elementi di pregio esistenti (edifici, muri) e alla realizzazione di un ambito urbano centrale strettamente relazionato con gli edifici monumentali e gli spazi aperti che lo circondano, che sono precisamente indicati nella scheda ai punti:

2. Obiettivi del Progetto per Campo Marzio
3.Elementi principali prescrittivi di progetto

2. Obiettivi del Progetto per Campo Marzio

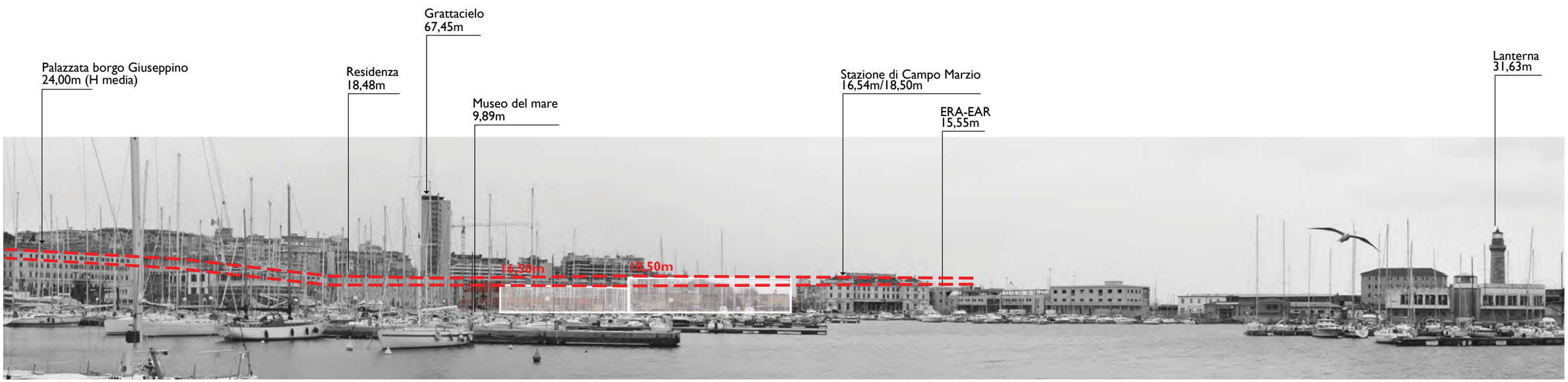
...Il progetto di riqualificazione deve prevedere la costituzione di un fronte urbano che assicuri la permeabilità e la vista verso il mare. Nell'ambito di un progetto di rigenerazione e riassetto edilizio e urbanistico per l'intera area, dovranno essere in particolare valorizzate le relazioni con le attrezzature esistenti (Museo del mare e Museo ferroviario), con il lungo mare e con il contesto limitrofo.
L'intervento dovrà altresì tendere alla valorizzazione degli edifici e degli elementi di importanza storico-documentale interni all'area, quali:
- l'edificio che ospita il Museo del mare;
- il muro di recinzione dello stesso;
- il percorso ciclo-pedonale che proviene dalle Rive;
- i percorsi monumentali esistenti: passeggiata di Sant'Andrea; percorso che connette piazza della Libertà a piazza Venezia.

3. Elementi principali prescrittivi di progetto

a. Valorizzazione e potenziamento del Museo del mare.
b. Previsione di funzioni miste in grado di costituire una centralità urbana articolata, che migliori la fruibilità dell'area potenziandone le funzioni culturali, ricettive e di servizi.
c. Salvaguardia e valorizzazione degli elementi e degli edifici di interesse..... " (scheda di progetto).

ALTEZZE e SPAZI VERDI

Per quanto riguarda l'inserimento dei nuovi volumi l'ambito è diviso in due comparti: l'ambito che comprende il Museo del mare e l'area dell'ex mercato.
Le altezze massime consentite sono in relazione con gli edifici contermini e inseriscono l'ambito entro il fronte mare con altezze che si pongono in relazione da un lato con la palazzata del Borgo Giuseppino e dall'altro con la vecchia Stazione di Campo Marzio.
Le foto qui inserite mostrano le altezze massime consentite nei due ambiti (16,50 e 18,50m) che non producono impatti negativi sul paesaggio urbano.
Per quanto riguarda gli spazi verdi il progetto prevede inoltre una quantità significativa di 51 alberature (indice DA) e 102 arbusti (indice DAR) da porre a dimora in applicazione dei parametri urbanistico-ecologici.







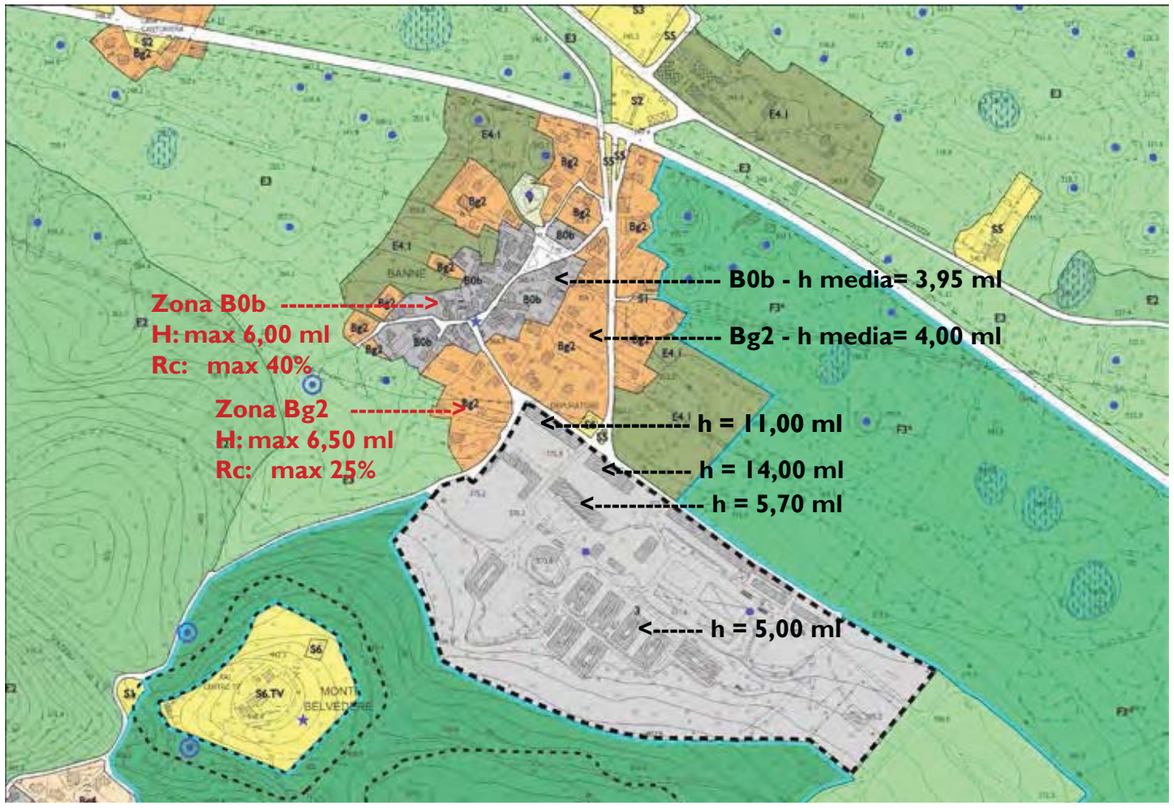
Strada della conoscenza -
Knowledge and Innovation Road

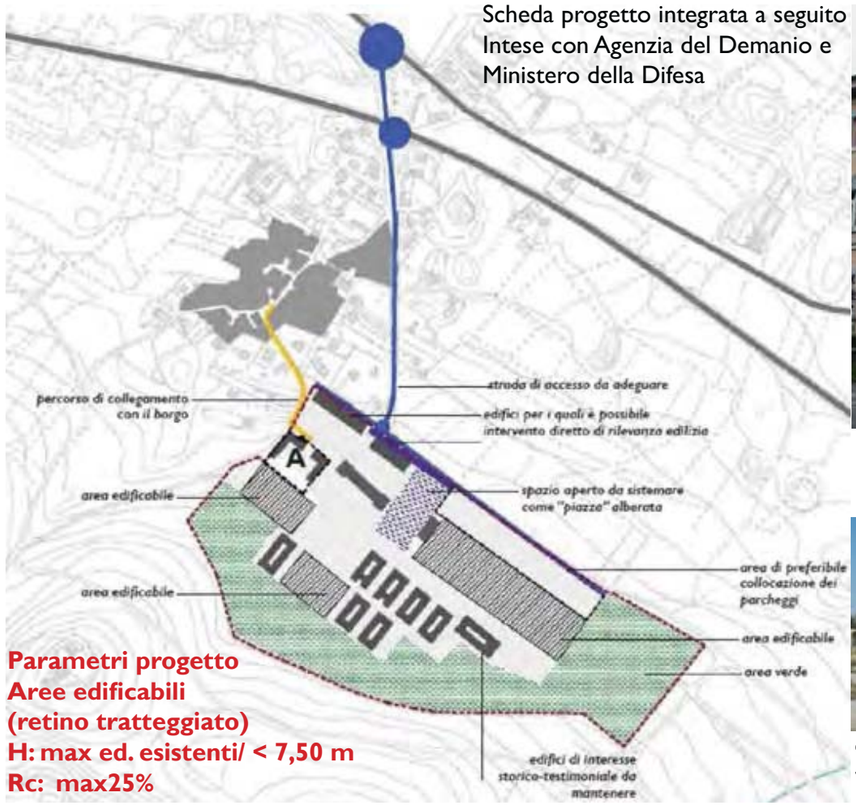


Il progetto di riqualificazione della ex Caserma di Banne prevede interventi di recupero degli edifici di interesse, nuove edificazioni e servizi per il borgo, mantenimento della fascia a verde e boscata a sud e sud-ovest, adeguamento della viabilità di acceso e parcheggi a servizio delle nuove funzioni.
Dal punto di vista della compatibilità paesaggistico-ambientale si riportano di seguito sinteticamente gli obiettivi del progetto:
0) il recupero del comprensorio attraverso l'inserimento di destinazioni d'uso e attività che rendano "appetibile" e fattibile il riuso dello stesso;
1) il recupero degli edifici esistenti in particolare quelli sottoposti a vincolo (Dlgs 42/2004) e quelli di interesse;
2) il recupero e la nuova edificazione di edifici e spazi aperti dovranno assicurare elevati standard ambientali e alte prestazioni energetiche;
4) il contenimento dell'altezza dei nuovi edifici limitata a quella degli edifici esistenti da mantenere e, in ogni caso, non superiore a 7,50 ml;
5) il rispetto dei parametri urbanistico-ecologici quali Rapporto di permeabilità, Densità Arborea e Arbustiva e rispetto del principio di invarianza idraulica;
6) verificare in fase di redazione dello strumento attuativo l'impatto degli interventi sulla viabilità e sulle reti tecnologiche e, se necessario, provvedere ad adeguarle.

Inoltre è opportuno precisare che:
a) gli interventi devono essere sottoposti a Piano attuativo esteso all'intero ambito;
b) le aree edificabili corrispondono prevalentemente a piazzali pavimentati su cui insistevano manufatti/tettoie ora demolite;
c) il contenimento del consumo di suolo è garantito dall'applicazione di un rapporto di copertura pari al 50% delle sole aree edificabili individuate graficamente.

Destinazioni d'uso
In merito alle destinazioni d'uso previste la riqualificazione del comprensorio, finalizzata a diventare un'importante estensione del sistema della ricerca, prevede l'insediamento anche di attività di tipo artigianale sia a servizio del borgo sia start-up integrate alla ricerca.
L'area, infatti, potrebbe gravitare sul tracciato denominato "Trieste Knowledge and Innovation Road" ove sono localizzati istituti di formazione superiore, centri di ricerca ed aziende ad elevato contenuto di innovazione.
Inoltre le destinazioni d'uso elencate nella scheda progetto fanno riferimento alla norma regionale.
Per questi motivi non si rielvano impatti paesaggistici negativi.







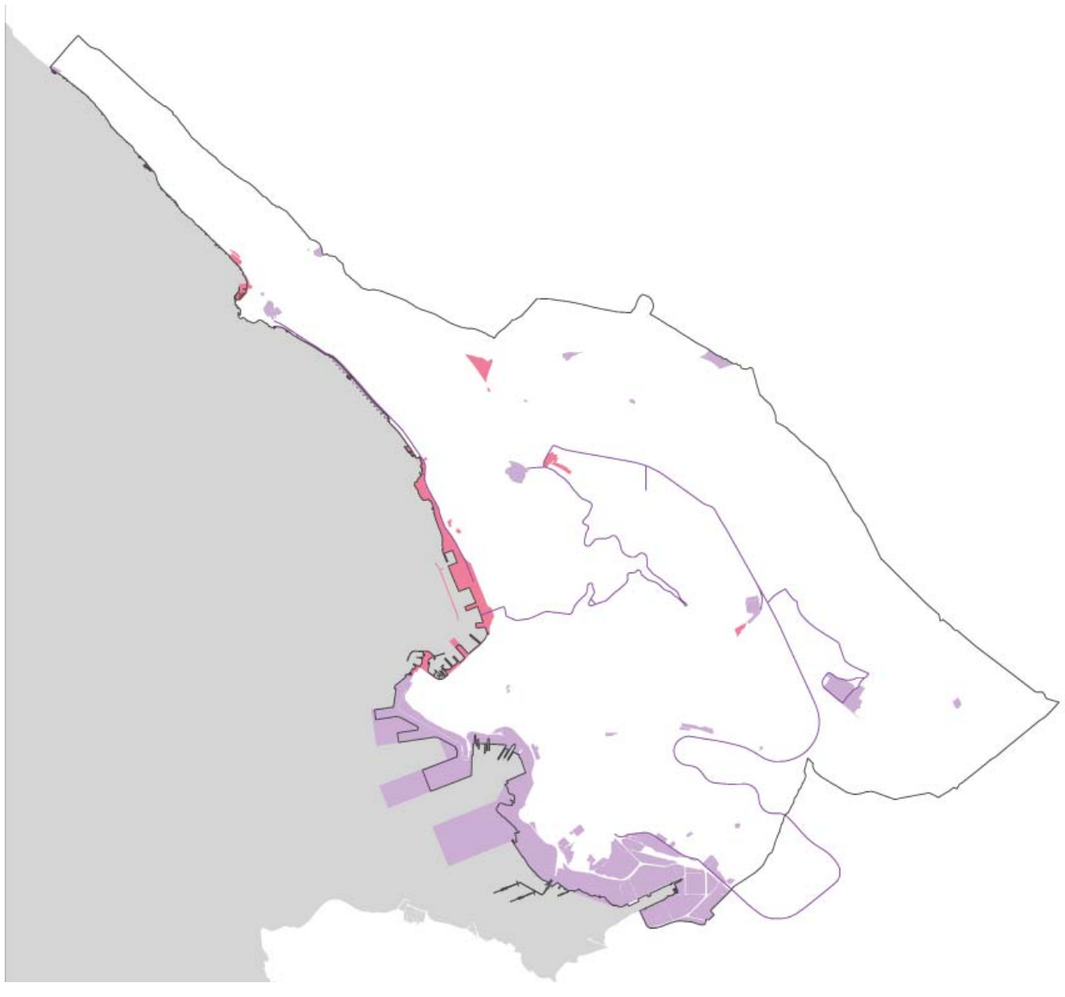
Palazzina ex Comando



ex Tenuta Bidischini Burgstaller - Ambito A

3.3.4 Articolazione del Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo

SISTEMA DELLA PRODUZIONE, DELLE ATTIVITÀ MARITTIME, DEL GRANDE COMMERCIO, DELLA RICERCA E DEL TURISMO	AMBITO DELLA PRODUZIONE, LOGISTICA, COMMERCIO	**aree produttive e artigianali**	ZONE D	Piano territoriale infraregionale D1.1 Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale D1.3 Insediamenti industriali ed artigianali nel comprensorio EZIT D3 Insediamenti industriali ed artigianali D3a Attività di trattamento rifiuti D3b Zone artigianali di Monte S. Pantaleone D4 Attività estrattive
		aree delle attività marittime e della logistica	ZONE L, N	L1a Porto nuovo N1 Interscambio merci
		aree del commercio	ZONE H	Hc Commerciali destinate a grandi strutture di vendita H3 Commerciale di interesse comunale comprensoriale
		aree della ricerca	ZONE P	P Ricerca scientifica e tecnologica
	AMBITO DEL TURISMO E DELL'AFFACCIO URBANO A MARE E DELLA PORTUALITA'	**aree del turismo**	ZONE G	G1a Turistico - ricettive marine G1b Balneari turistiche G1c Balneari della costiera G1d Turistico - ricettive del Carso G1e Turistiche per campeggi
		aree dell'affaccio urbano al mare e della portualità allargata **ambiti della riqualificazione urbana 1**	ZONE L	L1b Porto urbano – rive L1c Porto vecchio L2 Portuali di interesse comunale



Ambiti

Il Sistema è costituito da due ambiti principali, che attengono a obiettivi e strategie differenti:
- Ambito della produzione, della logistica, grande commercio e ricerca;
- Ambito del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata.

All'Ambito della produzione, della logistica, grande commercio e ricerca appartengono:
aree produttive e artigianali:
- Piano Territoriale Infraregionale;
- Zone D1.1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale;
- Zone D1.3 - Insediamenti industriali e artigianali nel comprensorio EZIT;
- Zone D3 - Insediamenti industriali ed artigianali;
- Zone D3a - Attività di trattamento rifiuti;
- Zone D3b - Zone artigianali di Monte San Pantaleone;
- Zone D4 - Attività estrattive;

aree delle attività marittime (Porto nuovo) e della logistica (interscambio merci):
- Zona L1a - Porto nuovo;
- Zone N1 - Interscambio merci

aree del commercio:
- Zone H3 - Commerciali di interesse comunale e comprensiorale;
- Zone Hc - Commerciali destinate a grandi strutture di vendita;

aree della ricerca:
- Zone P - Ricerca scientifica e tecnologica.

Nell'Ambito del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata sono comprese:
aree del turismo:
- Zone G1a - Turistico ricettive marine;
- Zone G1b - Balneari turistiche;
- Zone G1c - Balneari della costiera;
- Zone G1d - Turistico ricettive del Carso;
- Zone G1e - Turistiche per i campeggi.

aree dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata:
- Zone L1b - Porto urbano - rive;
- Zone L1c - Porto Vecchio;
- Zone L2 - Portuali di interesse comunale.

Nuovo PRGC, Piano struttura

Ambito della produzione, della logistica, grande commercio e ricerca

Piano Territoriale Infraregionale - Zone D1.1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale - Zone D1.3 - Insediamenti industriali e artigianali nel comprensorio EZIT

Nell'articolazione delle zone produttive e artigianali si è ripresa la suddivisione contenuta nel PURG, con l'individuazione delle Zone D1.1- Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale e le Zone D1.3 - Insediamenti industriali e artigianali nel comprensorio EZIT. Tali zone ricadono integralmente nelle aree sulle quali opera l'ente pubblico non economico Ezit (Ente zona industriale di Trieste). L'Ezit promuove lo sviluppo delle attività industriali, economiche e di servizi nell'ambito dell'agglomerato industriale di interesse regionale e amministra il comprensorio industriale anche con funzioni autorizzative delle attività ritenute idonee e compatibili con la pianificazione del territorio e con la destinazione d'uso urbanistica.

Criteri metodologici e progettuali
Per le zone D1.1 e D1.3 il PRGC detta destinazioni d'uso ammissibili, indici e parametri, demandando la puntuale attuazione degli interventi al Piano Territoriale Infraregionale, redatto dall'Ezit e in via di approvazione. Perseguendo l'obiettivo di consolidare e riqualificare le zone produttive esistenti, il PRGC definisce disposizioni relative all'articolazione delle funzioni, all'inserimento nel Sistema ambientale, al miglioramento delle prestazioni ambientali di edifici ed aree, al funzionamento del Sistema infrastrutturale come specificato nelle Norme Tecniche di Attuazione e nella Scheda progetto dedicata a via Flavia (elaborato PO3).
A tal fine il Piano introduce aspetti innovativi, che dovranno essere ripresi dal Piano Territoriale Infraregionale, quali: incentivi per interventi di riqualificazione energetica e ambientale; corridoi ecologici; indici di permeabilità del suolo; previsioni di ulteriori attività e servizi a supporto dell'attività principale; previsioni puntuali quali la riqualificazione della via Flavia.





In particolare, per la zona di via Flavia, il Piano definisce misure di riqualificazione allo scopo di rafforzare il ruolo di asse urbano di interfaccia tra le aree produttive e la città (come meglio specificato nelle pagine successive e nella Scheda progetto).

Zone D3 - Insediamenti industriali ed artigianali

Le zone D3 sono le aree ove sono presenti attività artigianali e industriali consolidate, ricadenti sia entro il perimetro del Piano Territoriale Infraregionale che al di fuori dello stesso.

Criteri metodologici e progettuali
Nelle zone D3, rispetto alla Variante n. 66, il nuovo Piano prevede una molteplicità di funzioni complementari a quelle produttive primarie, ai fini del rafforzamento delle relazioni tra produzione e ricerca e dello sviluppo di un'organizzazione territoriale a carattere distrettuale. Tra le funzioni ammesse vi è anche quella del commercio non alimentare a basso impatto.
In alcuni casi sono state apportate rettifiche al perimetro delle zone già riconosciute dalla Variante n. 66, riconducendone i limiti all'effettiva estensione dell'attività.
In altri casi ancora, previsioni di zone D3 sono state eliminate per incompatibilità con i valori ambientali o di contesto (a Trebiciano e Prosecco). In particolare, l'ex campo profughi di Padriciano è stato riclassificato come zona mista O1 per rendere possibile l'insediamento di una pluralità di attività (direzionale, alberghiera, commerciale al dettaglio, artigianale di servizio, artigianale produttiva, servizi e attrezzature collettive). Questo allo scopo di innescare la trasformazione, rispondere alle domande del territorio, favorire le dinamiche economiche.
Per tutti gli interventi in zone D3, il Piano prevede incentivi per la riqualificazione energetica e ambientale e indici di permeabilità del suolo.

Elaborato Tecnico Rischi Incidenti Rilevanti

In attuazione del DM 9 maggio 2001, e in recepimento di quanto previsto dai Piani di emergenza esterni e dagli ulteriori dati disponibili, il Piano contiene l'Elaborato Tecnico Rischi Incidenti Rilevanti (PO1.3). Tale documento affronta in modo integrato sia i rischi connessi a particolari attività industriali presenti sul territorio, sia la pianificazione urbanistica delle aree interessate dai possibili accadimenti.
Il Piano esclude, come peraltro previsto da direttiva del Consiglio comunale, la localizzazione di nuove attività a rischio di incidente rilevante, mentre per le attività esistenti esclude l'incremento dell'attuale soglia di rischio.

Zone D3a - Attività di trattamento rifiuti

Il Piano localizza le attività di smaltimento dei rifiuti autorizzate dalla Provincia. Tra queste vi sono anche due aree destinate al trattamento degli inerti in luoghi idonei.

Zone D3b - Zone artigianali di Monte S. Pantaleone

Il Piano individua le zone artigianali di Monte S Pantaleone in cui sono già presenti imprese operanti nel settore edilizio.

Zone D4 - Attività estrattive

Le zone D4 sono dedicate all'attività estrattiva e confermano le attività esistenti.

Zona L1a - Porto nuovo

La stesura del nuovo PRGC ha rappresentato l'occasione per rendere tra loro coerenti le previsioni contenute nel PRGC stesso e nel Piano Regolatore del Porto, così come da Intesa con Autorità Portuale del 2009 formalizzata con la Delibera del Consiglio Comunale n. 36 dd. 27 aprile 2009 propedeutica all'approvazione del Piano Regolatore del Porto ai sensi della L. 84/94.
Le norme del PRGC stabiliscono l'assoggettabilità alle previsioni del Piano Regolatore del Porto delle sole aree del Demanio marittimo, rinviando al Piano Territoriale Infraregionale le previsioni relative alle aree perimetrate con specifica Legge regionale.

Zone N1 - Interscambio merci

Il Piano conferma la previsione dell'interporto intercomunale in località Fernetti, ponendo alcuni criteri per la formazione del piano attuativo, quali: il minor consumo possibile degli habitat naturali; l'attivazione di misure di compensazione ambientale.

Zone H3 - Commerciali di interesse comunale e comprensiorale e Zone Hc - Commerciali destinate a grandi strutture di vendita

Il Piano prevede, rispetto alla Variante n. 66, una diversa articolazione delel zone commerciali.
Le zone Hc corrispondono alle due grandi strutture esistenti: centri commercialei "il Giulia" e le "Torri". Le zone H3 comprendono le altre attività commerciali esistenti e di progetto.

Criteri metodologici e progettuali
Al di là della diversa classificazione, sono sostanzialmente confermate tutte le zone H già previste dalla Variante n. 66, tranne la previsione di una nuova zona commerciale in località Basovizza. Trattasi di una previsione che non ha mai trovato attuazione e che il nuovo Piano elimina in coerenza con il principio di contenimento del consumo del suolo.
La ricognizione effettuata dal Piano ha inoltre portato all'inserimento zonizzativo di tre nuove aree commerciali, conseguente al riconoscimento di attività esistenti (in località Opicina e lungo via Flavia). In particolare per la via Flavia, le attività commerciali sono interpretate come importanti funzioni "di cerniera" tra la città residenziale (via Flavia lato nord) e la città produttiva

(lato sud).
Come principio consolidato del Piano, anche per le zone H è stata introdotta una semplificazione normativa, con la limitazione del ricorso alla pianificazione attuativa.
Viene demandata all'apposito Piano di Settore del Commercio l'individuazione di strutture di vendita di grande distribuzione (superficie di vendita superiore a 1.500 mq).
Per tutti gli interventi in zone H, il Piano individua parametri di sostenibilità ambientale.

Zone P - Ricerca scientifica e tecnologica

Nell'articolazione delle zone per la ricerca scientifica e tecnologica il Piano individua la "strada della conoscenza e dell'innovazione" come elemento strutturante (cfr. Piano Struttura), confermando le aree destinate alla ricerca esistenti e consentendo la localizzazione di nuove attività in aree dismesse appartenenti ad altri sistemi.

Criteri metodologici e progettuali
Anche per lo sviluppo delle attività di ricerca, la logica del Piano è quella di favorire il riuso di grandi contenitori esistenti, sia sull'altipiano che nell'ambito urbano.
L'insediamento di nuove aree dedicate alla ricerca è specificamente contemplato dal Piano all'interno dell'Area della grande trasformazione di Banne, ma è ammesso anche in gran parte delle altre zone (compresi l'ambito di Porto Vecchio e le zone D). L'obiettivo è promuovere una maggiore ricaduta della ricerca sulle imprese locali e una sua migliore integrazione con i sistemi della produzione e insediativo.
Per ciascuno degli insediamenti della ricerca il Piano stabilisce, nelle Norme Tecniche di Attuazione, specifici indici e parametri.
In particolare, verificate le effettive esigenze delle attività esistenti, il Piano mantiene solo una parte delle previsioni di ampliamento della zona P tra gli abitati di Banne e Trebiciano. Anche l'estensione della zona P di Grignano viene ridotta rispetto alla Variante n. 66 perchè ricadente, in parte, in zona geologicamente non edificabile. Viene altresì rivista la perimetrazione del comprensorio del Sincrotone di Basovizza, ridefinendone il perimetro in corenza con il piano attuativo vigente.
Anche per le zone P, il Piano semplifica le procedure eliminando l'obbligo di ricorso a piano attuativo e introduce parametri di sostenibilità ambientale.





Ambito del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata

Zone G1a - Turistico ricettive marine

Per le zone G1a il Piano riconosce le attività alberghiere esistenti, collegate ad un turismo prevalentemente marino, collocate in prossimità della linea di costa.

Criteri metodologici e progettuali
Il Piano inserisce inoltre tra le zone G1a aree di proprietà pubblica, per le quali la riconversione e il recupero dovrà avvenire attraverso nuove funzioni di tipo turistico (Ville Cosulich, Stravopulos e Panfili).
Per tutte le zone G1a, il Piano semplifica le procedure limitando solo a determinati interventi l'obbligo di ricorso a piano attuativo, e individua parametri di sostenibilità ambientale.

Zone G1b - Balneari turistiche

Le zone G1b balneari comprendono le aree specificamente destinate agli stabilimenti balneari e alle attività collegate alla balneazione e alla nautica. Corrispondono al lungomare di Barcola sino a Miramare, agli stabilimenti di Grignano e agli stabilimenti dell'Ausonia e del "Pedocin".

Criteri metodologici e progettuali
Per la riviera di Barcola, il riconoscimento del ruolo di principale affaccio balneare della città si esplicita nella predisposizione di puntuali piani attuativi secondo le indicazioni dettate dal Piano nell'apposita Scheda progetto (elaborato PO3).
In particolare, come meglio specificato nelle pagine successive e nella Scheda progetto, la Scheda progetto di Barcola prevede l'ampliamento degli spazi per la balneazione e la collocazione di attività commerciali e di servizio, nel rispetto dell'equilibrio eco-sistemico della Costa e del limitrofo Parco Marino di Miramare.
Sono inoltre consentiti, con intervento diretto, puntuali interventi di adeguamento delle attività esistenti con limitati ampliamenti.
Gli interventi in tutte le altre zone G1b si attuano in forma diretta.

Zone G1c - Balneari della costiera

Comprendono le aree della fascia costiera, da Grignano verso il confine settentrionale comunale, destinate alla balneazione.

Criteri metodologici e progettuali
Per le zone Gic il Piano prevede, in forma diretta, la realizzazione di limitate opere (pontili) e il recupero ambientale dei luoghi. In particolare, deve essere mantenuto libero lo spazio per un percorso pedonale volto a garantire la fruibilità pubblica della linea di costa.

Zone G1d - Turistico ricettive del Carso
Comprendono le aree turistiche e ricettive localizzate sull'altipiano.

Criteri metodologici e progettuali
Per le zone G1d il Piano rivisita le disposizioni contenute nella Variante n. 66. Vengono riclassificate le aree relative a previsioni non attuate e localizzate in siti incompatibili perchè ad alta valenza ambientale e/o privi di accessibilità. Vengono invece riconfermati: l'ambito dell'ex hotel Obelisco; una limitata area pubblica sulla strada ex 202; l'area del parco del Globojner, previa esclusione delle parti ad alto valore ambientale.
Per tutte le zone G1d, il Piano semplifica le procedure limitando solo a determinati interventi l'obbligo di ricorso a piano attuativo, e individua parametri di sostenibilità ambientale.
Per l'ambito dell'ex hotel Obelisco il Piano detta particolari prescrizioni per la sostenibilità ambientale e definisce specifici parametri e indici.

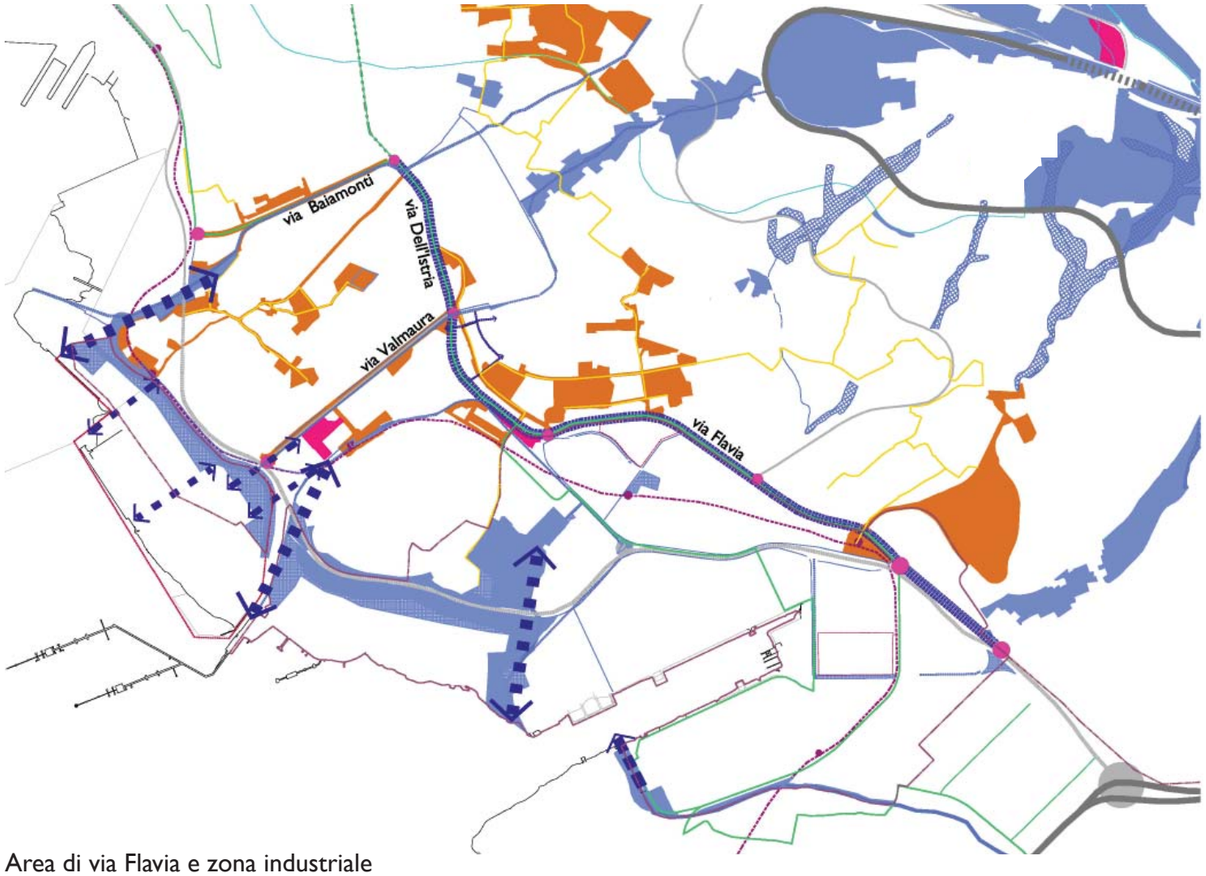
Zone G1e - Turistiche per i campeggi

Il Piano, per quanto concerne la aree attualmente destinate a campeggio, riconduce i perimetri di zona all'effettiva estensione, introducendo a livello normativo puntuali prescrizioni per la sostenibilità ambientale.
Il Piano semplifica le procedure limitando solo a determinati interventi l'obbligo di ricorso a piano attuativo.

Zone L1b - Porto urbano - rive; Zone L1c - Porto Vecchio; Zone L2 - Portuali di interesse comunale

In questo insieme di zone si esplicita lo stretto legame della città con il mare. Un legame che non è riconducile al solo aspetto della logistica.
L'individuazione delle zone L1b e L1c avviene nel rispetto dell'Intesa del 2009 sopra richiamata e volta all'approvazione del Piano Regolatore del Porto. Le zone L1b individuano le aree di diretto affaccio della città al mare, per le quali le funzioni sono quelle proprie della città (servizi, parcheggi, nautica da diporto, ecc.).
Le zone L1c sono le aree volte alla riqualificazione del Porto Vecchio. In particolare, per l'area delle Rive viene riconfermata la previsione del collegamento ciclopedonale secondo lo studio di fattibilità allegato all'Intesa del 2009. Per quanto riguarda Porto Vecchio, come meglio specificato nelle pagine successive, gli interventi si attuano in forma diretta secondo le disposizioni contenute nella Scheda progetto (elaborato PO3).
Per le zone L1b, il Piano specifica gli interventi attuabili in forma diretta e quelli per i quali è necessaria la predisposizione di piano attuativo. In particolare, per gli interventi sull'area della Lanterna, il Piano subordina a pianificazione attuativa la nuova edificazione e la ristrutturazione urbanistica.
Infine, le zone L2 comprendono le aree dell'attività nautica da diporto. Per esse il Piano conferma le previsioni della Variante n. 66, con limitate rettifiche alle perimetrazioni e la definizione dei parametri e delle prescrizioni da rispettare in sede di Piano attuativo

Nuovo PRGC, Ambiti della riqualificazione urbana 1
Le schede progetto costituiscono un autonomo elaborato di Piano (PO3)



Area di via Flavia e zona industriale

Ambiti di riqualificazione urbana 1

Gli Ambiti di riqualificazione urbana 1 sono vere e proprie parti di città, dotate di notevole complessità, il cui progetto deve affrontare più temi e può essere sottoposto ad accordo tra più enti.
Essi comprendono:
- Barcola, la cosiddetta "spiaggia dei triestini", all'ingresso della città da nord;
- Porto Vecchio;
- Via Flavia, all'ingresso della città da sud.

Criteri metodologici e progettuali
Per queste tre aree sono state predisposte apposite Schede progetto (elaborato PO3), poichè trattasi di zone di grande complessità, che coinvolgono parti di città di rilevanti dimensioni e con funzioni (esistenti e/o previste) strategiche, localizzate su strade di grande traffico.

Barcola
Il progetto per il lungomare di Barcola si articola in tre diversi sub-ambiti.
Il primo interessa il parcheggio di piazzale 11 Settembre e la pineta. Per esso il Piano prevede, con intervento diretto previo progetto unitario, la razionalizzazione e la localizzazione di chioschi per alimenti e bevande, la sistemazione dello spazio verde e del parcheggio.
Il secondo sub-ambito riguarda il tratto dalla pineta al bivio per Miramare. Qui il Piano prevede, previo piano attuativo unitario, la realizzazione di un sistema di pontili e terrazze/zattere a mare, corredati di piccoli servizi, ai fini di ampliare gli spazi disponibili per la balneazione. In forma diretta possono essere attuati interventi di adeguamento a fini igienico-sanitari dei punti di ristoro esistenti, strutture amovibili per la balneazione e opere di protezione della linea di costa.
Infine, per il sub-ambito tra il bivio di Miramare e il parco marino, il Piano prevede – previo strumento attuativo – la riorganizzazione e la realizzazione di nuove strutture per la balneazione e di servizi a esse collegati. In forma diretta sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia, la realizzazione di strutture amovibili per la balneazione e di opere di protezione della linea di costa.

Porto Vecchio
Per il Porto Vecchio vengono confermate le indicazioni del Piano Regolatore del Porto e delle Intese già stipulate tra Comune di Trieste e Autorita Portuale in sede di approvazione della Variante n. 93 al PRGC e contestuale approvazione della Variante al PRP.
La Scheda progetto prevede il recupero dell'area con funzioni miste e la riapertura all'uso urbano di una parte di città di grande rilevanza, non solo per le dimensioni e la qualità degli edifici, ma anche per la più ampia ricaduta strategica della sua trasformazione.

Via Flavia
Il progetto per l'area di via Flavia rappresenta un'importante operazione di riqualificazione messa a punto dal Piano per questa parte di città.
Il Piano, in accordo con le previsioni dell'Ezit, rafforza il ruolo di via Flavia quale sistema di interfaccia tra la città e l'area industriale, attraverso:
- la previsione di un progetto di insieme per la riqualificazione a uso urbano di via Flavia (ridefinizione della sezione stradale tramite la previsione di adeguati spazi alberati per la mobilità pedonale e ciclabile);
- la riqualificazione dell'affaccio dell'area industriale su via Flavia, tramite la razionalizzazione degli ingressi alle attività e un assetto coerente e unitario degli elementi di relazione (accessi, parcheggi);
- l'ipotesi di creazione di alcuni nodi di intermodalità (fermate del sistema di mobilità pubblica su ferro, parcheggi e adeguamenti della viabilità).
Rafforzano la valenza strategica di questa area le previsioni a lungo termine relative alle nuove linee di trasporto su ferro (progetto Adria A).

SISTEMA DELLE ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

SOTTOSISTEMI:

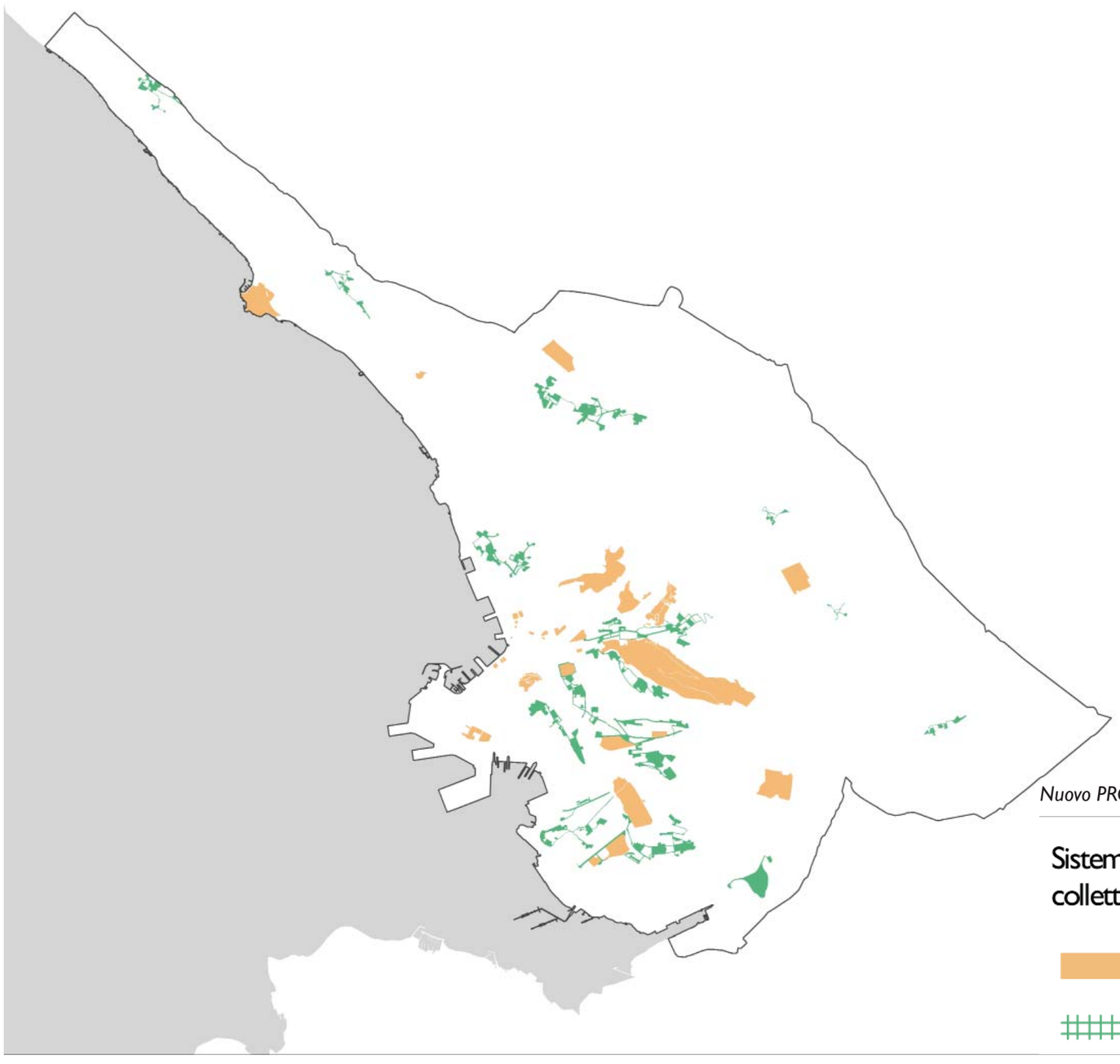
centralità a scala urbana e territoriale

attrezzature e servizi alla scala urbana e residenziale

ambiti della riqualificazione II (centri di quartiere)

ZONE S

- S1 Attrezzature per la viabilità ed i trasporti
- S2 Attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura
- S3 Attrezzature per l'istruzione
- S4 Attrezzature per l'assistenza e la sanità
- S5 Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto
- S6 Servizi tecnologici
- S6.R Servizi tecnologici per la radiodiffusione
- S6.TV Servizi tecnologici per la radiodiffusione televisiva



Nuovo PRGC, Piano struttura

Obiettivo prioritario del nuovo Piano è il riordino e la razionalizzazione dei numerosi servizi esistenti.
Le strategie e le azioni messe a punto per perseguire questo importante obiettivo consentono di ridefinire la città come una città policentrica.

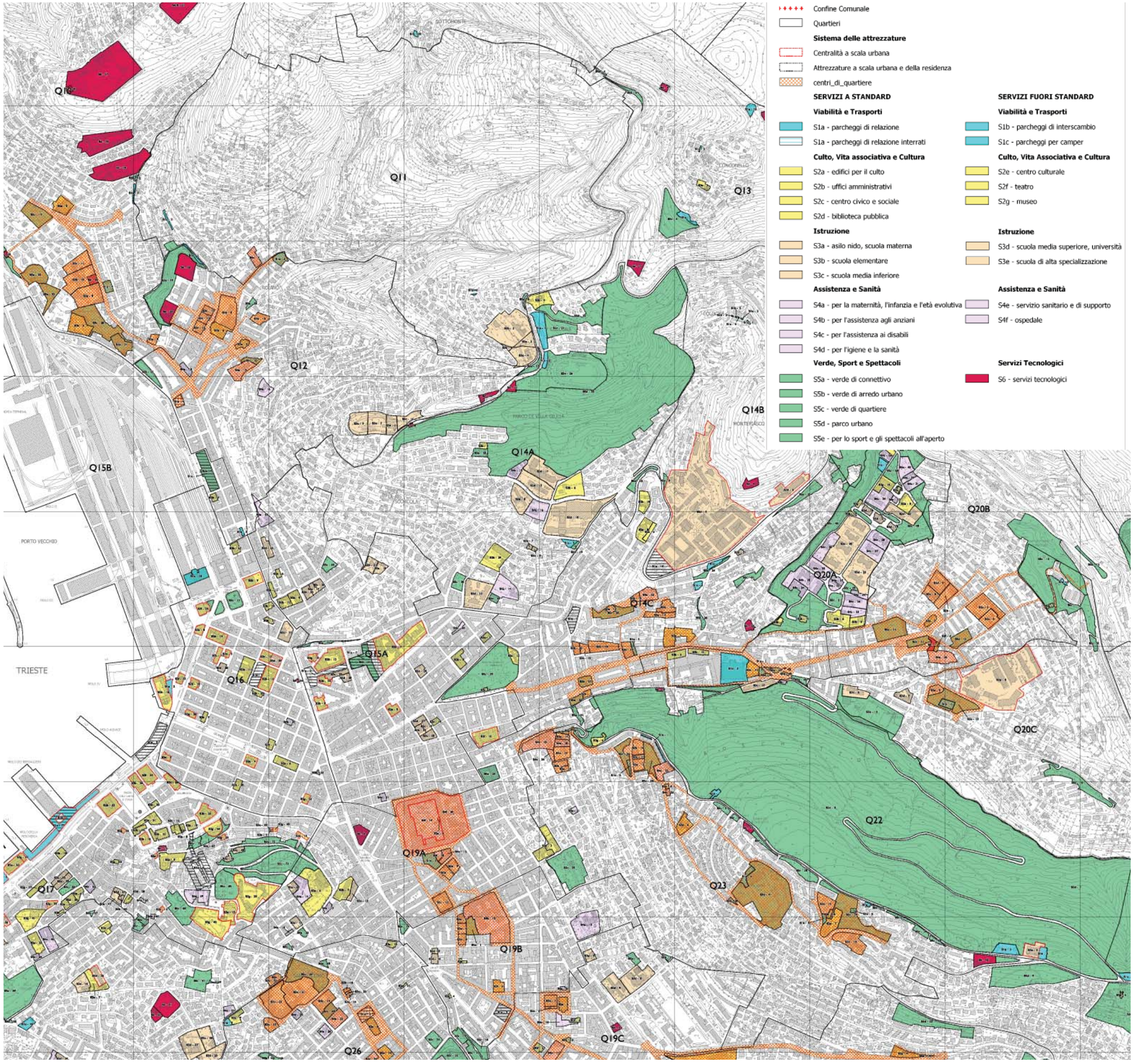
Sottosistemi

La prima operazione sviluppata dal Piano consiste nella gerarchizzazione dei servizi già disponibili sul territorio.
Il Sistema è stato così articolato in:
- Centralità a scala urbana e territoriale;
- Attrezzature e servizi a scala urbana e della residenza;
- Ambiti di riqualificazione urbana II - Centri di quartiere.

Parallelamente a questa gerarchizzazione, si è proceduto alla classificazione dei servizi secondo quanto previsto dalla normativa regionale (zone S) e al riconoscimento di quelli che costituiscono standard rispetto a tutte le attrezzature esistenti. Tale operazione ha consentito l'esatta quantificazione delle attrezzature esistenti e previste, quale base per procedere alle verifiche sul soddisfacimento degli standard minimi di legge e all'individuazione delle aree oggetto di reiterazione dei vincoli preordinati all'esproprio (vedi elaborati PO4 e PO4.1 Relazione sui servizi e riterazione dei vincoli).

Criteri metodologici e progettuali

Sulla base di numerose ricognizioni iniziate con il rilievo, di vari sopralluoghi e di analisi di settore, il Piano riconosce, soprattutto in quartieri e rioni periferici, un sistema di "Centri di quartiere", in parte già in essere e comunque dotato di forti potenzialità di riqualificazione, i cui effetti potranno riverberarsi su interi settori urbani e sulla qualità della vita al loro interno. Indicazioni progettuali sono fornite nelle Schede progetto Ambiti di riqualificazione urbana 2 (elaborato PO3), come specificato nelle pagine successive.
All'interno del generale atteggiamento mirante alla semplificazione delle procedure, anche per i servizi il Piano ha introdotto alcune significative novità rispetto a quanto previsto in precedenza.
In particolare:



- è stato tolto l'obbligo della redazione del planivolumetrico preventivo, consentendo l'intervento diretto, attraverso la definzione di indici e parametri all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione;
- sono state inserite tutte le possibilità di deroga previste per legge (eventuali progetti in deroga ai parametri stabiliti nelle NTA possono essere approvati dal Consiglio Comunale);
- per le attrezzature e servizi alla scala urbana e della residenza classificate a standard, è ammessa la modifica della categoria di servizio, previa approvazione del progetto da parte del Consiglio Comunale e nel rispetto del minimo richiesto per il soddisfacimento dello standard;
- per le attrezzature e servizi alla scala urbana e della residenza classificate fuori standard, è ammessa la modifica della categoria di servizio, previa approvazione del progetto da parte del Consiglio Comunale e senza alcun limite;
- è stata inserita la possibilità di realizzare i servizi da parte di operatori privati, previa stipula di una convenzione che garantisca l'utilizzo pubblico degli stessi, solamente nel caso di servizi a standard di nuova costruzione;
- è stata inserita la possibilità di realizzare orti urbani nelle aree di pertinenza dei servizi, di ammettere destinazioni d'uso diverse e complementari al servizio insediato, di realizzare ulteriori parcheggi purché in eccedenza allo standard dovuto.

All'interno delle Norme Tecniche di Attuazione il Piano stabilisce prescrizioni specifiche per aree di particolare rilievo (come, ad esempio, il Parco di Miramare).
Per tutte le categorie di servizi il Piano prevede prescrizioni per la sostenibilità ambientale.

Nuovo PRGC, Estratto della tavola P04 Servizi e attrezzature collettive

Ambiti di riqualificazione urbana II: Centri di quartiere

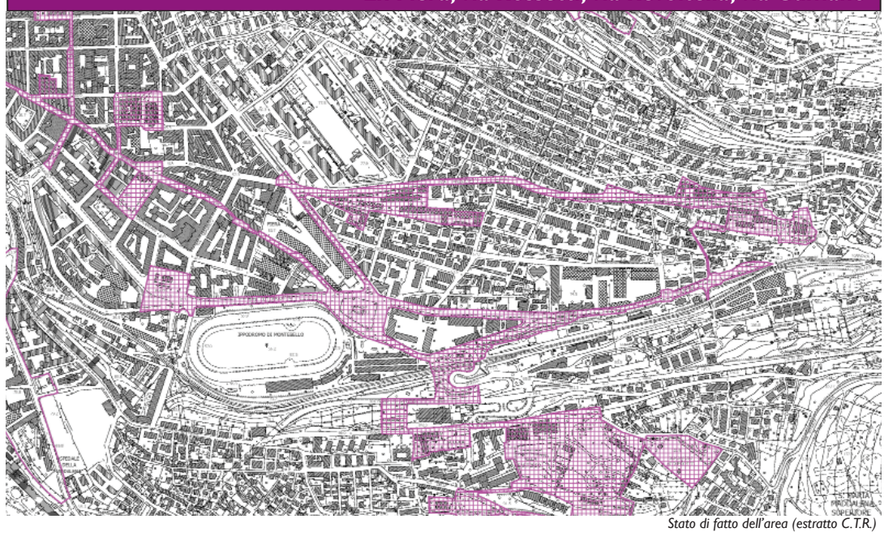
I Centri di quartiere sono ambiti individuati a partire dalla consistente presenza di servizi e attrezzature (edifici e spazi aperti) in alcuni rioni e borghi della città.
I Centri di quartiere contengono aree ed attrezzature pubbliche (sia che costituiscano standard urbanistici o meno), di proprietà e interesse pubblico o di uso pubblico.
Il Piano riconosce i seguenti centri di quartiere:
centri di quartiere nella città di Trieste:
- Roiano-Gretta;
- via Giulia, viale Raffaello Sanzio, S. Giovanni;
- Ospedale Maggiore, via Settefontane;
- ex Fiera, via Rossetti, via Revoltella, via Cumano;
- S. Giacomo;
- Strada di Fiume, via delle Campanelle;
- S. Luigi - Chiadino;
- via Baiamonti;
- Servola;
- via Valmaura;
- Giarizzole, S. Anna, S. Maria Maddalena Inferiore;
- Borgo S. Sergio.

centri di quartiere nei borghi dell'altopiano carsico:
- Santa Croce;
- Prosecco;
- Opicina;
- Trebiciano;
- Padriciano;
- Basovizza.

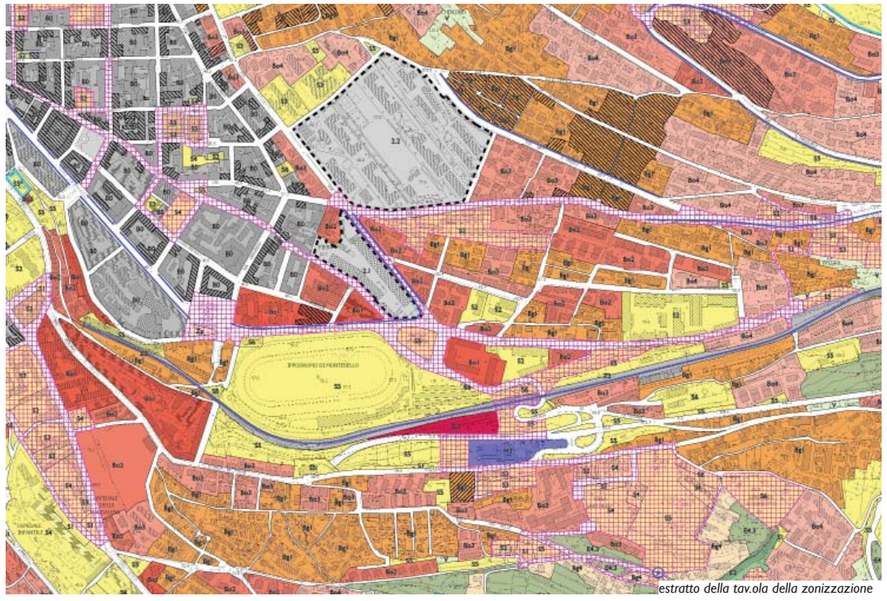
Criteri metodologici e progettuali
Il riconoscimento dei Centri di quartiere e il loro miglioramento, attraverso azioni di riqualificazione, connessione e adeguamento, contribuiscono ad attuare l'immagine di Trieste come città policentrica.
L'individuazione dei Centri di quartiere costituisce inoltre la base per orientare, programmare e attuare progetti in larga parte di opere pubbliche.
Per questi ambiti il Piano individua i servizi pubblici e di interesse pubblico già esistenti e li rilegge e riorganizza entro un sistema di nuove relazioni, attraverso:
- il ridisegno di percorsi pedonali e ciclabili e delle relazioni tra i servizi;
- il ridisegno di percorsi di connessione con le fermate dei trasporti pubblici, esistenti e di progetto;
- la riqualificazione degli spazi verdi e degli spazi pubblici in generale;
- l'aumento dei parcheggi.

In molti casi l'individuazione dello specifico Centro di quartiere si associa alla perimetrazione di Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica, nel tentativo di realizzare un circolo virtuoso tra trasformazioni e miglioramento della qualità urbana. La ristrutturazione urbanistica delle aree residenziali tra Roiano e Gretta potrà, per esempio, consentire la realizzazione di un nuovo sistema di spazi verdi pubblici e privati e di rivedere il funzionamento viabilistico e dei percorsi pedonali; in via Valmaura, le trasformazioni pensate per le parti residenziali consentiranno di dare continuità alle aree del Centro di quartiere, ai percorsi pedonali, agli elementi verdi del sistema ambientale (vedi PO3 Schede progetto).

Ex Fiera, via Rossetti, via Revoltella, via Cumano



Stato di fatto dell'area (estratto C.T.R.)

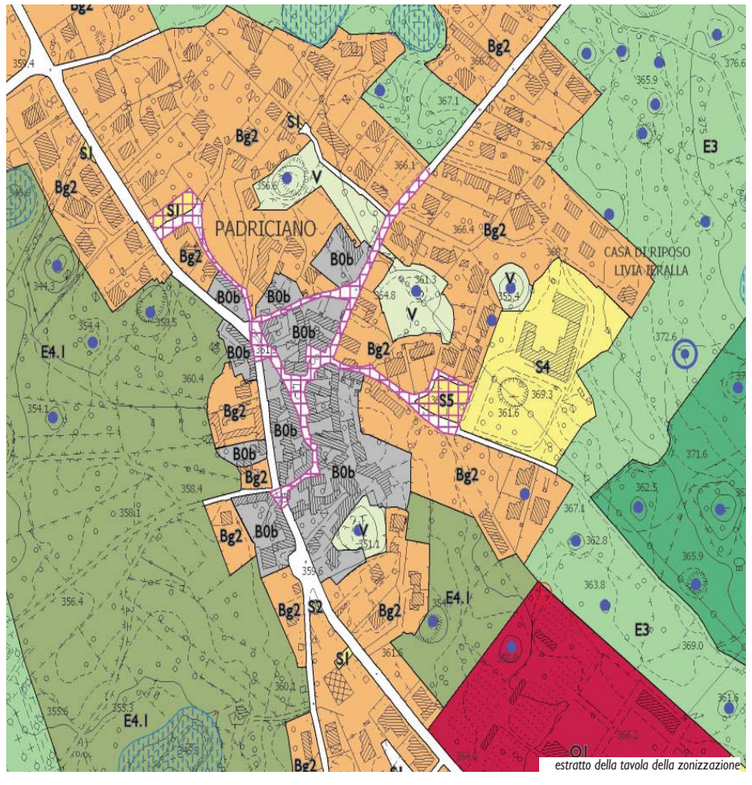


estratto della tav.ola della zonizzazione

Padriciano



Stato di fatto dell'area (estratto C.T.R.)



estratto della tavola della zonizzazione

Nuovo PRGC, Ambiti della riqualificazione urbana 11
Le schede progetto costituiscono un autonomo elaborato di Piano (PO3)

SISTEMA DELLA MOBILITA'	SOTTOSISTEMI:	servizi stradali e parcheggi	ZONE Z	
				Z1 Aree riservate alla viabilità
				Z2 Zone ferroviarie
				Zp Parcheggi ed autorimesse



Nuovo PRGC, Schema delle penetranti urbane con i parcheggi scambiatori

Sottosistemi

Nel Piano il Sistema della mobilità si articola in:
- Aree per la viabilità;
- Zone ferroviarie;
- Parcheggi e autorimesse.

Criteri metodologici e progettuali

Il Piano propone una razionalizzazione del Sistema della mobilità, attraverso:
- un'attenta ricognizione delle risorse infrastrutturali esistenti;
- il riordino della viabilità e dei parcheggi esistenti, prevedendo puntuali adeguamenti stradali ove ritenuto necessario;
- il riuso di linee ferroviarie attualmente in disuso o sottoutilizzate;
- la ricognizione dei progetti infrastrutturali in itinere presso altri Enti territoriali.

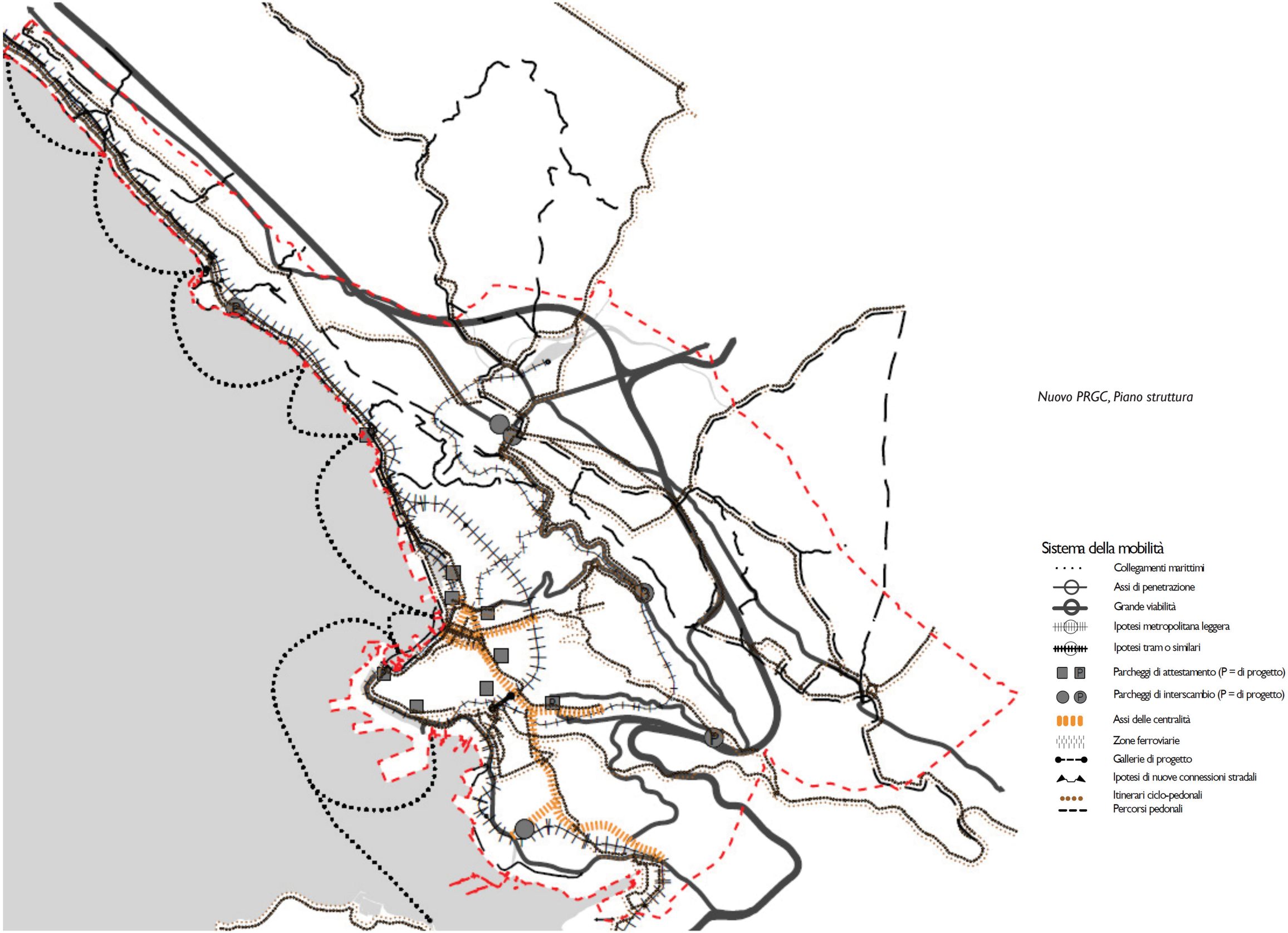
In particolare, a ulteriore sviluppo degli orientamenti stabiliti dal Piano Generale del Traffico approvato nel 2013, il nuovo PRGC ipotizza un Sistema della mobilità basato sulla valorizzazione del trasporto pubblico su ferro. Una valorizzazione che è resa possibile dalla riattivazione e dal riutilizzo in modo differente dall'attuale delle linee su ferro esistenti:
- la linea est-ovest tra la città bassa e la città alta (collegamento su ferro che dalla Stazione di Campo Marzio si dirige verso Opicina). Integrata per le parti mancanti – tra le Rive e Grignano e tra le Rive e Opicina (prosecuzione della tranvia esistente attraverso il centro storico) – può diventare una linea di tram (per buona parte in sede propria) in grado di collegare la città con l'altipiano e Barcola. Una linea che serve capillarmente parti densamente abitate e utilizzate, collegandole al centro città.
- questo sistema si integra con quello metropolitano previsto dal progetto europeo Adria A, che nella parte costiera collega l'aeroporto di Ronchi dei Legionari a Capodistria, utilizzando le linee ferroviarie per il trasporto delle merci e delle persone. Linee che, in corrispondenza del centro città, si sviluppano in galleria e che devono essere comunque adattate e dotate di nuove fermate per servire al meglio le aree urbane attraversate.

Per quanto riguarda il sistema infrastrutturale stradale, il Piano individua alcuni assi di penetrazione urbana che arrivano in città dalla Grande Viabilità. Queste penetranti, prima di raggiungere il centro città, intercettano differenti parcheggi di interscambio in cui si potrà lasciare l'auto per proseguire con i mezzi pubblici. Più a ridosso delle aree centrali, una ulteriore corona di parcheggi di attestamento è ugualmente accessibile in maniera diretta dalle penetranti. Tutte le grandi attrezzature alla scala territoriale sono servite da questo sistema principale di assi stradali.

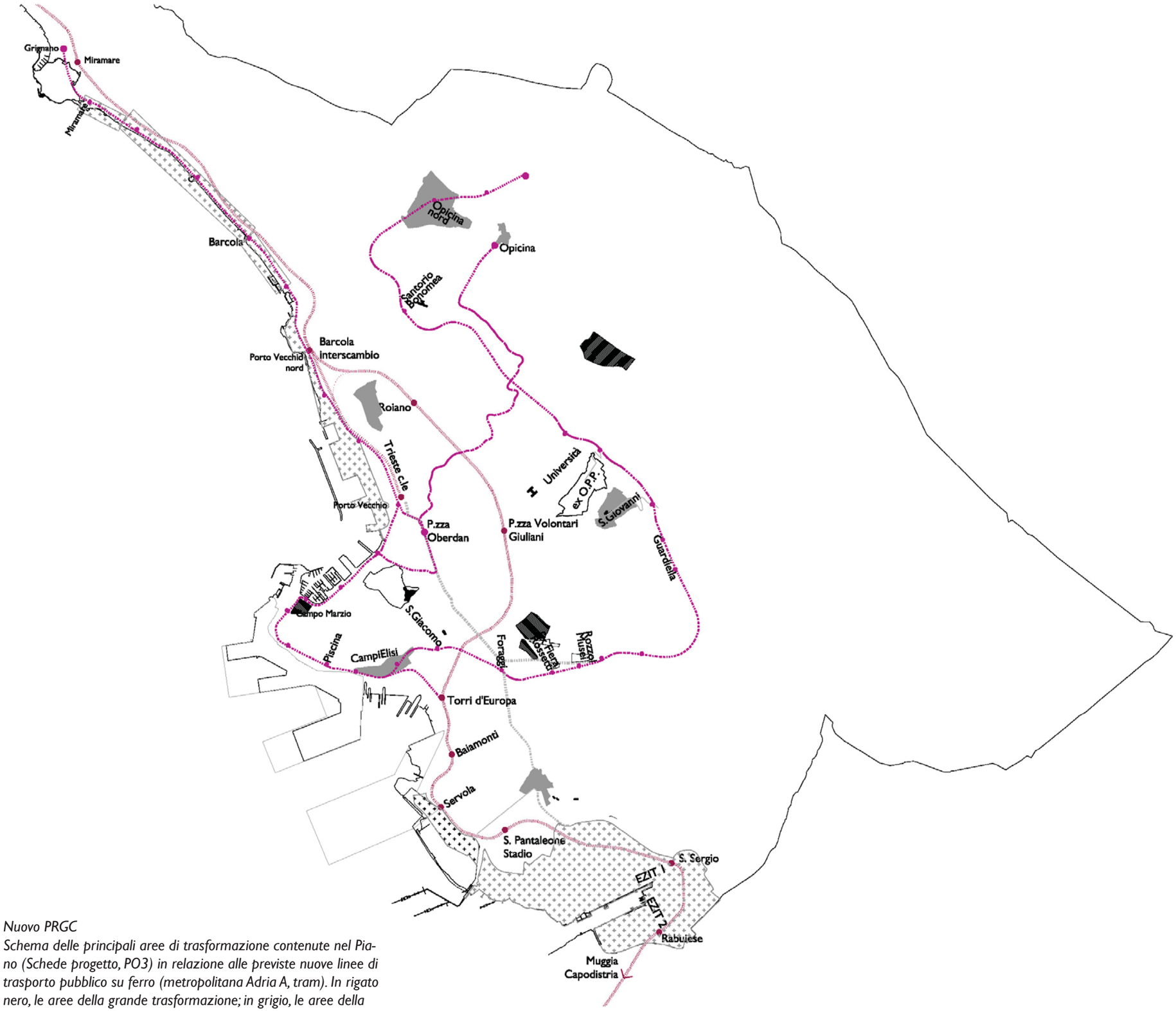
Fa inoltre parte del Sistema della mobilità un'articolata rete di itinerari ciclabili e cicloturistici, anche di collegamento della città all'altipiano.

Per la viabilità che più direttamente riguarda il Porto Nuovo e l'area Ezit, nell'intento di non gravare sulla rete cittadina, il Piano prevede gli adeguamenti necessari al migliore funzionamento delle infrastrutture stradali. Adeguamenti già contemplati nelle Intese sottoscritte con l'Autorità Portuale.

In particolare, si prevede:
- un migliore collegamento con la Grande Viabilità Triestina dei settori in sviluppo del porto (molo VIII e aree contermini);
- una nuova viabilità interna al Porto Vecchio;
- per quanto riguarda l'area Ezit, il ridisegno della via Flavia e delle maggiori intersezioni che la interessano.



Nuovo PRGC, Piano struttura



Nuovo PRGC
Schema delle principali aree di trasformazione contenute nel Piano (Schede progetto, PO3) in relazione alle previste nuove linee di trasporto pubblico su ferro (metropolitana Adria A, tram). In rigato nero, le aree della grande trasformazione; in grigio, le aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica; in puntinato, le aree della riqualificazione urbana 1.

3.3.7 Progetti individuati dal nuovo Piano - Schede progetto

Schede progetto, elaborato PO3, contenuti:
Aree della grande trasformazione
1. Campo Marzio
2. Ambito di via Rossetti, via Cumano che comprende:
   - ex Fiera
   - ex caserma di via Rossetti "Vittorio Emanuele III",
   - ex caserma "Beleno"
   - ex caserma "Duca delle Puglie"
   - ex caserma "Montebello"
3. Ex caserma di Banne

Ambiti di riqualificazione urbana 1
- Barcola
- Porto Vecchio
- Via Flavia

Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica
- Opicina 1
- Opicina2
- Roiano - Gretta
- San Giovanni
- Campi Elisi
- Via Valmaura

Zone C: "nuova città dei giardini"
- Prosecco
- Salita di Miramare
- Salita di Contovello nord
- Salita di Contovello sud
- Opicina - via dei Fiordalisi
- Opicina - via dei Salici
- Opicina - via del Refosco
- Ex cava Faccanoni
- Via Damiano Chiesa
- Strada per Longera
- Via Cesare dell'Acqua
- Erta S. Anna
- Via Scarlicchio nord
- Via Scarlicchio sud

Ambiti di riqualificazione urbana 2 "Centri di Quartiere".

Le Schede progetto sono state raggrupate in differenti categorie, in relazione ai contenuti progettuali e ai tipi di intervento, ai tipi di strumentazioni urbanistiche di cui le singole operazioni necessitano, all'ampiezza dell'area di progetto e dell'ambito territoriale influenzato dalle sue ricadute.
La descrizione specifica dei contenuti delel diverse sezioni delle Schede è stata già sviluppata nei paragrafi precedenti.

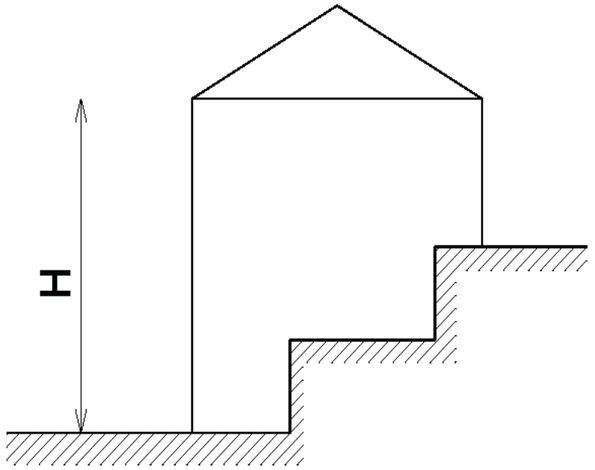
L'apparato normativo è organizzato in Titoli, Capi ed articoli.

Le Disposizioni generali del *Titolo I* descrivono finalità, contenuti ed elaborati del nuovo Piano ed introducono destinazioni d'uso, categorie e strumenti d'intervento e parametri urbanistici ed edilizi.
Il Piano rinvia integralmente alle definizioni delle Leggi vigenti relativamente a destinazioni d'uso e categorie d'intervento mentre, per quanto riguarda i parametri edilizi ed urbanistici, nell'ambito delle possibilità ammesse dalla Legge, inserisce un criterio integrativo relativamente al calcolo dell'altezza, che consente di rispondere alle peculiarità morfologiche del territorio triestino.
In particolare, confermando quanto già contenuto nel Regolamento edilizio vigente, l'*altezza* viene calcolata interamente a partire dalla quota inferiore assoluta del terreno o del marciapiede, sino all'intradosso dell'ultimo solaio di copertura.
Per quanto attiene al *volume*, invece, si ritiene che la sua definizione non possa ricondursi a quella del Volume utile (Vu) contenuta nella LR 19/09, troppo distante dal volume fisico delle costruzioni, su cui sono basate tutte le analisi urbanistiche effettuate.
Il volume "urbanistico" (denominato Volume complessivo - V nelle NTA del presente PRGC), quindi, sembra il parametro certamente più idoneo per garantire la corretta gestione della risorsa "territorio" e per disciplinare gli effetti di scala urbana. È anche il parametro di riferimento del PURG, dal quale non è possibile discostarsi.
Infine, per quanto attiene alle *distanze tra pareti finestrate* e *pareti di edifici antistanti,* si è provveduto a integrare l'apparato normativo per aderire all'indirizzo giurisprudenziale assolutamente prevalente in materia. Tale indirizzo tiene in considerazione le sporgenze costituenti, per i loro caratteri strutturali e funzionali, veri e propri aggetti, e perciò implicanti un ampliamento dell'edificio in termini di superficie e volume. Ai fini del calcolo delle distanze, sono quindi escluse unicamente le sporgenze estreme di limitata entità, con funzione meramente ornamentale, di rifinitura o accessoria.
Per la sovrapposizione con i contenuti del Regolamento edilizio, le NTA specificano, di volta in volta, quali disposizioni superino quelle del Regolamento edilizio vigente.

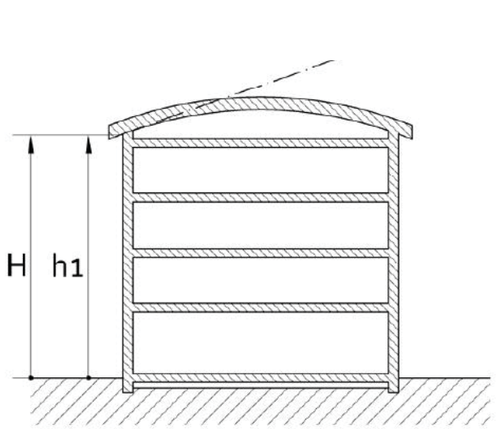
Coerentemente con la struttura del Piano, i Titoli da II a VII, i relativi Capi ed articoli, sono organizzati per sistemi, sottosistemi e zone.

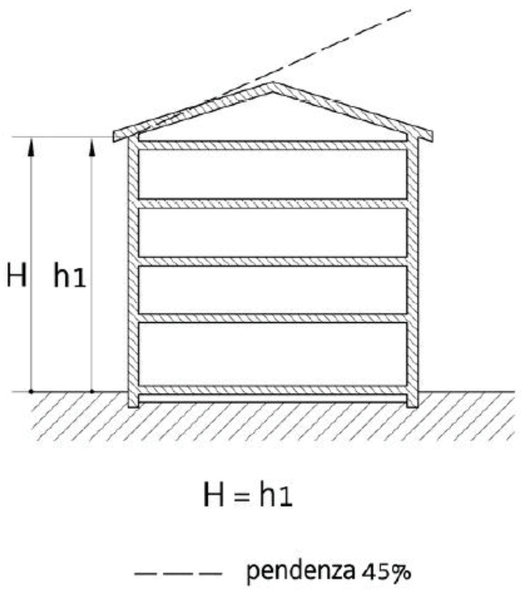
Concludono le norme disposizioni particolari per le zone soggette a vincoli, disposizioni specifiche e norme transitorie e finali.

Costituiscono parte integrante delle NTA:
- la tavola che individua gli edifici soggetti alla trasformazione dei sottotetti, disciplinata in via transitoria dalle norme contenute nella Variante n. 77 approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 30 dd. 27.04.2005 (PO1.1);
- la tavola che individua le aree nelle quali è consentito l'utilizzo dei Crediti edilizi di cui al capo V – Incentivi per la riqualificazione energetica (PO1.2);
- l'Elaborato tecnico Rischi Incidenti, contenente l'evidenza delle aree sottoposte a specifica regolamentazione ai sensi del D.Lgs 334/1999 e smi. (PO1.3);
- l'elaborato delle "aree a rischio archeologico" che recepisce tutte le aree di presunto interesse archeologico indicate dalla Soprintendenza (PO1.4).



Nuovo PRGC, Schemi esemplificativi per la definizione dell'altezza e del volume





Allegato "A" di cui all'art. 2 del regolamento di attuazione della L.R. 19/2009, esempi misura dell'altezza dell'edificio

La relazione di flessibilità ha lo scopo di *definire i limiti entro cui l'Amministrazione comunale può variare lo strumento urbanistico evitando varianti di approvazione regionale*.
Allo scopo di chiarire il rapporto che intercorre tra le zone omogenee individuate nella zonizzazione e quelle previste nel Piano struttura si precisa quanto segue.
Il Piano struttura individua, per grandi temi, cinque sistemi funzionali; essi si identificano in:
- Sistema ambientale e del paesaggio;
- Sistema insediativo;
- Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi;
- Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo;
- Sistema della mobilità.

Per ciascun sistema vengono precisati ed esplicitati gli "obiettivi strutturali" del PRGC e stabiliti i livelli di "flessibilità" di cui può godere il Piano per assicurare una maggiore operatività e facilità gestionale.
Pur prevedendo per quasi tutte le zone un grado di flessibilità non si è inteso usare questo strumento in modo generalizzato.
In termini generali, è sempre possibile modificare il perimetro delle zone senza modificare le quantità delle superfici totali delle stesse (ampliare e ridurre della stessa quantità).
In regime di flessibilità non è invece ammesso eliminare o ridurre gli elementi e le aree di pregio dal punto di vista storico, paesaggistico e ambientale riportate nella Carta dei Valori.

Sistema ambientale e del paesaggio

Sottosistema Presidi ambientali e corridoi ecologici (zone F e prescrizioni particolari)
È sempre ammessa la modifica del perimetro tra le zone F.
Il perimetro delle singole zone F può essere ampliato, nel rispetto degli obiettivi del sottosistema, nella misura massima del 10% della superficie complessiva della zona a scapito delle zone contermini, ad eccezione che nei confronti degli Elementi di carattere paesaggistico, delle zone E4.2, di quelle del sottosistema delle Aree della conservazione e delle zone D1, D3, G1b, G1c.
È sempre ammessa l'individuazione di nuovi filari alberati di interesse ambientale, siti riproduttivi, corridoi ecologici e laghetti e stagni.

Sottosistema Aree del Mosaico ambientale (Zone E2, E3, E4)
È ammessa la modifica per ampliamento e riduzione del perimetro delle zone E, ad eccezione delle zone E4.2 il cui perimetro rispetto alle altre zone E può essere solo ampliato.
Il perimetro delle singole zone E può essere solo ridotto a favore delle zone F e può essere ampliato e ridotto nella misura massima del 10% della superficie complessiva della zona rispetto alle zone contermini, ad eccezione degli Elementi di carattere paesaggistico, delle zone E4.2, di quelle del sottosistema delle Aree della conservazione e delle zone D1, D3, G1b, G1c.

Sottosistema Elementi di interesse paesaggistico
È ammessa la modifica della disciplina sui pastini ed è sempre ammesso l'incremento, nonchè la modifica normativa delle doline, vedette, belvederi e visuali di pregio, grotte e itinerari, sentieri e piste ciclabili di interesse paesaggistico.

Sistema insediativo

Sottosistema Aree della conservazione dei caratteri storico - architettonici (Zone A, B0, B0b, prescrizioni particolari)
Non è ammessa flessibilità per le zone A.
Le zone B0 e B0b possono solo ampliarsi, fino a un massimo del 5 % della superficie di zona complessiva a scapito delle zone contermini appartenenti al sistema insediativo, ad eccezione delle zone A.
Le zone B0b possono, inoltre, ampliarsi e ridursi fino a un massimo del 5% della superficie di zona complessiva nei confronti delle zone E, ad eccezione delle zone E4.2, per l'esatto riconoscimento dei confini proprietari.
È ammessa la localizzazione di nuove aree per servizi e attrezzature collettive.
È sempre ammessa l'individuazione di nuovi filari alberati di interesse ambientale, siti riproduttivi, corridoi ecologici, laghetti e stagni.

Sottosistema Aree della riqualificazione e trasformazione (Zone Bo, Bg, C, V, I, O)
Il perimetro delle singole zone non può essere modificato nei confronti della zona A. Può essere solo ridotto nei confronti zone B0 e B0b (-10%), al fine di includere aree ed edifici aventi caratteristiche analoghe a quelle delle zone B0 e B0b. Può essere ampliato e ridotto nei confronti delle altre zone del sistema insediativo nella misura di seguito specificata:
- Bo rispetto a Bg +/-5%;
- Bo rispetto a C +/-5%;
- Bg rispetto a Bo +/-10%;
- Bg rispetto a C +/-10%;
- C rispetto a Bo +/-10%;
- C rispetto a Bg +/-10%;

Nelle zone Bg4 non è ammessa la riduzione della superficie rispetto alle altre zone del sistema insediativo e degli altri sistemi; è sempre ammessa invece la riduzione nei confronti delle zone del sistema ambientale (-10%).
Le zone del presente sottosistema possono, inoltre, ampliarsi (+5%) nei confronti delle zone del sistema ambientale, ad eccezione delle zone dei Presidi Ambientali e corridoi ecologici, degli Elementi di carattere paesaggistico, delle zone E2 e delle zone E4.2.
Le zone del presente sottosistema possono, inoltre, sempre ridursi nei confronti delle zone del sistema ambientale (-10%).
Sono, infine, ammesse variazioni di perimetro delle singole zone in ampliamento e/o riduzione (+/-5%) nei confronti delle zone del Sistema produttivo, ad esclusione delle zone D1, D3, e solo riduzione nelle zone G1b e G1c. La relazione di flessibilità detta inoltre prescrizioni che definiscono l'ammissibilità dell'ampliamento delle singole zone in relazione alle loro caratteristiche spaziali e localizzative.
È ammessa la localizzazione di nuove aree per servizi ed attrezzature collettive.
È sempre ammessa l'individuazione di nuovi filari alberati di interesse ambientale, siti riproduttivi, corridoi ecologici, laghetti e stagni.

Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo

Ambito della produzione, della logistica, del grande commercio e della ricerca (Zone D, L1a, N, H, P)
Per le zone D1.1 e D1.3 non è ammessa flessibilità.
Le zone D4 possono essere unicamente ridotte a favore delle zone del sottosistema dei Presidi ambientali e corridoi ecologici e del sottosistema del Mosaico ambientale e degli Elementi di carattere paesaggistico ed ampliate.
Il perimetro delle restanti zone del sottosistema può, nel rispetto degli obiettivi strutturali, essere ridotto (-5%) a favore delle zone contermini.
Il perimetro delle restanti zone del sottosistema può, altresì, essere ampliato fino ad un massimo del 5% della superficie di zona complessiva per il corretto riconoscimento dei confini in aderenza all'assetto proprietario, per esigenze di produzione o in caso di dismissioni e/o trasferimento dell'attività, ad eccezione che nei confronti delle zone del sottosistema dei Presidi ambientali e corridoi ecologici, delle zone E2 e delle zone E4.2, del sottosistema delle Aree della conservazione e delle zone G1b e G1c.
È ammesso l'ampliamento o la riduzione dei perimetri delle zone soggette a Piano attuativo, fino a un massimo del 5% della superficie di ogni singola zona, al fine di riconfigurare il perimetro in aderenza all'assetto proprietario, di favorire la gestione del piano enucleando i proprietari dissenzienti, nonché a seguito di approfondimenti che potrebbero determinare nuove soluzioni progettuali, fermi restando gli obiettivi del sistema di appartenenza.
È ammessa la localizzazione di nuove aree per servizi ed attrezzature collettive.
È sempre ammessa l'individuazione di nuovi filari alberati di interesse ambientale, siti riproduttivi, corridoi ecologici e laghetti e stagni.

Ambito del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata (Zone G, L1b, L1c, L2)
Per le zone G1b e G1c è ammesso unicamente l'ampliamento fino al 5% delle singole zone.
Il perimetro delle restanti zone del sottosistema può, nel rispetto degli obiettivi strutturali, essere ridotto (-5%) a favore delle zone contermini, ad eccezione del sottosistema delle Aree della conservazione e delle zone D1 e D3.
Può, altresì, essere ampliato fino ad un massimo del 5% della superficie di zona complessiva per il corretto riconoscimento dei confini in aderenza all'assetto proprietario, per esigenze di produzione o in caso di dismissioni e/o trasferimento dell'attività, ad eccezione che nei confronti delle zone del sottosistema dei Presidi ambientali e corridoi ecologici, delle zone E2 e delle zone E4.2, del sottosistema delle Aree della conservazione e delle zone D1, D3.
È ammessa la localizzazione di nuove aree per servizi ed attrezzature collettive.
È sempre ammessa l'individuazione di nuovi filari alberati di interesse ambientale, siti riproduttivi, corridoi ecologici e laghetti e stagni
È ammesso l'ampliamento dei perimetri delle zone soggette a Piano attuativo, fino a un massimo del 5% della superficie di ogni singola zona, al fine di riconfigurare il perimetro in aderenza all'assetto proprietario, per favorire la gestione del piano enucleando i proprietari dissenzienti nonché a seguito di approfondimenti che potrebbero determinare nuove soluzioni progettuali, fermi restando gli obiettivi del sistema di appartenenza.
L'ipotesi di ampliamento dell'arenile prevista dal Piano struttura potrà essere recepita all'interno del Piano operativo, nel caso si verifichino le condizioni che rendano necessaria la sua esecuzione, previe approfondite verifiche di compatibilità ambientali, con particolare riferimento all'ecosistema marino costiero, e paesaggistiche.

Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

Sottosistema Centralità a scala urbana e territoriale
Sono sempre ammessi l'ampliamento e la riduzione del perimetro (+/-10%) delle attrezzature collettive, nei confronti delle zone contermini, al fine di elevare lo standard qualitativo dei servizi, nonché a seguito di approfondimenti che potrebbero determinare nuove soluzioni progettuali, fermi restando gli obiettivi del sistema di appartenenza. L'ampliamento (+10%) può avvenire rispetto a tutti i sistemi.
È ammessa la modifica della perimetrazione dei Centri di quartiere per includere nuovi servizi per il raggiungimento degli obiettivi del sottosistema o escludere aree o edifici che perdessero la loro funzione.

Sistema della mobilità

È ammesso l'incremento e la modifica di itinerari pedonali e ciclabili.
Il perimetro della zona ferroviaria può, nel rispetto degli obiettivi strutturali, essere ampliato e ridotto fino a un massimo del 10% della superficie di zona.
Le strade, le gallerie, i collegamenti marini in superficie e subacquei, la metropolitana leggera o tram o similari e i parcheggi previsti dal Piano struttura possono essere recepiti all'interno del Piano operativo nel caso si verifichino le condizioni che rendano necessaria la loro esecuzione; nel recepimento sono ammessi aggiustamenti di tracciato o di localizzazione a seguito di verifiche o approfondimenti, nel rispetto degli obiettivi strutturali.

Schede progetto

Aree della grande trasformazione
Sono sempre ammessi l'ampliamento e la riduzione del perimetro nei confronti delle zone contermini, ad eccezione che nei confronti delle zone del sottosistema dei Presidi ambientali e corridoi ecologici, delle zone E2 e delle zone E4.2, del sottosistema delle Aree della conservazione e delle zone D1, D3, al fine di elevare lo standard qualitativo dei servizi, nonché a seguito di approfondimenti che potrebbero determinare nuove soluzioni progettuali, fermi restando gli obiettivi del sistema di appartenenza.

Altre schede progetto
Sono sempre ammessi l'ampliamento e la riduzione del perimetro al fine di elevare lo standard qualitativo dei servizi, nonché a seguito di approfondimenti che potrebbero determinare nuove soluzioni progettuali, fermi restando gli obiettivi del sistema di appartenenza.