

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA

COMUNE DI TRIESTE

Variante Generale n. 66 di
Revisione e Adeguamento al P.U.R.G.
approvata con D.C. n. 37 dd.15.04.97
D.P.G.R. 0300/Pres. dd. 23.09.1997
**sentenza del Consiglio di Stato
depositata il 2.12.1999**

elaborato G

RELAZIONE GENERALE

gruppo di progettazione
prof. arch. Paolo Portoghesi - capogruppo
prof. ing. Sebastiano Cacciaguerra
dott. arch. Roberto Pirzio Biroli
dott. arch. Paola Gennaro

per gli ambiti produttivi
dott. arch. Roberto Dambrosi
dott. arch. Vinicio Montegan

per gli aspetti giuridico - normativi
prof. avv. Paolo Bonaccorsi

per le modifiche in seguito all'accoglimento delle
osservazioni e opposizioni e delle riserve regionali
Dirigente di Settore
dott. ing. Carlo Tosolini
Dirigente del Servizio Pianificazione
dott. arch. Marina Cassin
Dirigente del Servizio Amministrativo Intersettoriale Urbanistico
dott. Walter Cossutta

I RAPPORTI STORICI TRA LA CITTA' E IL SUO TERRITORIO

Molteplici sono le argomentazioni che possono essere richiamate per motivare l'approccio usato nella stesura della relazione illustrativa del progetto di PRGC. Tra i molti possibili, si finisce naturalmente per privilegiare l'approccio storico. Senza ricostruire qui ancora una volta la storia di questa città, sembra tuttavia utile ricordare come, dalla storia, Trieste eredita un sistema insediativo a connotazione monumentale complessiva, nato da disegni di grande apertura sul quale non sembra lecito intervenire senza un'ottica di analoga ampiezza.

Altro connotato storico da non sottovalutare è la ciclicità dei fenomeni urbanistici caratterizzata da periodiche inversioni di tendenza; di tale caratteristica si rilevano nella attuale condizione urbana triestina i due picchi storicamente più recenti:

- il primo, che ha trasformato 50 anni or sono la città da nodo marittimo di valenza continentale ad enclave avulsa dal contesto internazionale, sottraendole autonomia economica e prepositiva;
- il secondo, quello attuale, che vede la recente esperienza di scambi commerciali con la Jugoslavia, momentaneamente ridotti e interrotti, svilupparsi nella riconferma del ruolo storico di Trieste come mercato e porto dell'Europa centrale.

IL CONTESTO INTERNAZIONALE

Quanto sopra richiamato trova sostegno e conferma nella posizione geografica di Trieste le cui potenzialità nodali sono state fino ad oggi inibite dalle condizioni politiche sia esterne che interne e che, in una situazione di mercato libero e pacifico, non potranno non estrinsecarsi nuovamente.

Trieste si riconferma cioè come l'estuario di un bacino economico che può raccogliere i flussi scaturendi dalle sorgenti poste a nord, dagli Urali ai Vosgi.

IL LIVELLO METROPOLITANO DI TRIESTE

Le caratteristiche dimensionali e di rango attuali di Trieste non conducono a ritenere realisticamente proponibile un inquadramento del ruolo della città nei termini di area metropolitana come intesa dal dibattito e dalla legislazione attuale.

Per contro Trieste conserva una oggettiva attrattività insediativa (confortata dai dati demografici che indicano un valore percentuale dei presenti rispetto ai residenti costantemente superiore all'unità), coerente con la vocazione ampiamente dimostrata dalla città, ad essere centro internazionale per le attività di ricerca.

Del resto il ruolo internazionale accennato precedentemente fa sì che questa realtà, pur non avendo caratteristiche di "area metropolitana" (ridotte dimensioni, assenza di hinterland), presenti indubbiamente, in termini di vocazione, nodalità e potenzialità economico - culturali, un interesse di livello metropolitano.

LA POPOLAZIONE

Le informazioni demografiche danno notizia di un decremento numerico con una età media in leggero aumento ed un saldo demografico negativo.

La popolazione è caratterizzata da notevole presenza di pensionati; il nucleo familiare è, molto frequentemente, individuale; i livelli di istruzione discretamente elevati.

I dati sul risparmio e sul reddito superiori alla media nazionale e regionale mentre, malgrado le recenti problematiche in campo occupazionale, inferiori sono i tassi disoccupazione.

La composizione delle forze lavoro, che è rimasta sostanzialmente stabile, varia, invece, con l'aumento del peso della componente femminile e, per fasce di età, con l'incremento dell'elemento anziano su quello giovanile. Inoltre, nel Comune esiste una situazione di minore occupazione industriale, rispetto ad altri settori produttivi, sostanzialmente equilibrata dai settori relativi al commercio ed ai servizi.

LE ATTIVITA' ECONOMICHE

In termini di economia generale si può affermare che perdura un'ottima consistenza finanziaria delle attività economiche non strettamente localizzate operativamente in città (compagnie assicurative e finanziarie), mentre un'evidente recessione affligge inesorabilmente il comparto produttivo secondario, generato negli ultimi trent'anni da processi di "irizzazione selvaggia", inducendo esiti negativi sulla occupazione. Si tratta di un fenomeno che sarebbe stato facile prevedere, che si è prodotto anticipatamente rispetto a quello nazionale; si deve

dunque sottolineare come tale incapacità di previsione ha impedito una tempestiva riconversione di maestranze ad alta qualificazione tecnologica. Nel contempo si è assistito ad un forte cambiamento del tessuto produttivo; ai grossi stabilimenti della Zona industriale di Trieste è subentrato un numero molto maggiore di punti di produzione di dimensioni contenute. In questo senso sono stati per lo più indirizzati gli interventi di supporto alle nuove imprenditorialità (vedi BIC).

Le attività terziarie a carattere commerciale affimero che pure hanno rappresentato negli anni 70 - 80 un fenomeno significativo ed emblemativo del potenziale di attrazione di Trieste - mercato, non hanno saputo trovare momenti evolutivi e di consolidamento, mentre, viceversa, hanno indotto problemi funzionali al sistema urbano.

In effetti tale comparto, pur producendo notevoli risultati economici a vantaggio degli operatori, non ha dato luogo a tecnologie e metodologie durevoli in grado di produrre ricadute e reinvestimenti positivi sull'economia cittadina. Tale carenza innovativa si è dimostrata in tutta la sua gravità quando problemi politici hanno allontanato l'utenza determinando una crisi del comparto protratta nel tempo.

Per contro il terziario avanzato e il quaternario, pur utilizzando risorse economiche speciali, ben collegandosi con altri poli internazionali, hanno saputo interagire con gli elementi strutturali dell'economia locale consentendo e favorendo la crescita di strutture tecnico - commerciali intermedie dal promettente avvenire.

Si rileva che alcune delle istituzioni più rappresentative di quest'ultimo comparto, quali il Centro di Fisica Teorica e la SISSA, pongono problemi di eventuale rilocalizzazione derivanti dalle loro esigenze di espansione che possono non trovare spazio nelle sedi attuali.

IL PORTO E LA CITTÀ'

Trieste deve la propria esistenza e il proprio sviluppo al Porto che ne ha determinato in grande misura anche la configurazione architettonico - edilizia.

Per cogliere a pieno la portata del legame città - porto, in termini di sviluppo e decadenza economica, sociale e culturale, oltre che le implicazioni ed i condizionamenti che ancora esso pone alla città, pare opportuno darne una diffusa descrizione.

Il porto e il borgo di Trieste nascono per ragioni geografiche e orografiche al

punto di incontro delle “vie” est - ovest, nord - sud, in braccio di mare protetto, con fondali naturalmente profondi.

Tale posizione privilegiata fa divenire Trieste il terminale portuale dell’Impero Austriaco.

La notevole estensione del fronte di riva ne facilita lo sviluppo, che avviene contemporaneamente per il porto e la città - emporio.

Il porto si introduce nella città-anche fisicamente-col “canale” e nascono le case (tutte quelle ancora esistenti nel Borgo Teresiano da Piazza Libertà al Corso, dalle Rive a Via Carducci) strutturate in modo che siano “magazzino e scagno” ai piani inferiori, ed abitazioni ai piani “nobili”. Nasce così la città emporiale e si sviluppa la particolare cultura mercantile che la caratterizza.

Gli approdi facilitati consentono uno sviluppo notevolissimo a Trieste, ancor prima della strutturazione a porto industriale e della realizzazione dei collegamenti ferroviari avvenuta nella seconda parte del secolo scorso.

La città, ancora prevalentemente portuale, cede gradatamente al porto la funzione di stoccaggio-deposito delle merci in celere transito, continuando a trattarsi quelle maggiormente speculative e valorizzabili e con esse le funzioni emporiali e terziarie che si sviluppano fortemente.

Cultura commerciale e ruolo di posizione fanno diventare Trieste molto più che una città-portoterminal. Assurge a capitale imperiale delle attività connesse: cantieristiche, armatoriali, finanziarie ed assicurative. Nascono vari poli industriali la cui localizzazione si orienta sempre più verso sud-ovest e Muggia.

Proprio nel momento in cui il porto diviene industriale si palesano i primi handicap di Trieste: l’altopiano che la circonda pur non limitando l’attività portuale (come a Genova), è comunque da valicare, il che comporta un sensibile differenziale di costo soprattutto per le merci più povere. Vi si provvede realizzando un poderoso sistema di approccio ferroviario “a tenaglia” che, separandosi ad Aurisina accede rispettivamente allo scalodi Viale Miramare lungo costa ed a quello di Campo Marzio dall’altopiano. Da quest’ultimo risale poi verso il continente europeo passando per Sesana.

Si realizza, quindi, il collegamento ferroviario lungo le rive con treni merci in transito su percorso urbano.

Con l’ausilio del sistema ferroviario e la pur modesta meccanizzazione delle operazioni dell’epoca, il Porto Franco Vecchio di Trieste raggiungere, nel 1913, il record di 2,5 milioni di tonnellate movimentate. e’ l’apice della maturità del

porto industriale.

L'attività del Porto Franco Vecchio resta sostanzialmente significativa fino alla seconda guerra mondiale.

Il Memorandum di Londra sottrae entroterra e collegamenti alla città ed al porto e la costringe all'isolamento in un enclave da cui scaturiranno i suoi attuali problemi. Nel primo dopo guerra il sostegno alle attività cantieristiche e industriali, dettato da ragioni di opportunità occupazionale, ha comportato quel processo di "irizzazione selvaggia" di cui oggi si sentano i contraccolpi, spostando decisamente gli interessi produttivi verso Muggia.

Si realizza nel contempo la costruzione e la attrezzatura dei moli del Porto Franco Nuovo (V-VI- VII) ed il potenziamento dello scalo ferroviario in fregio ad esso.

La struttura portuale "nuova" di Trieste è dunque divenuta poderosa e si registra di conseguenza l'obsolescenza e l'abbandono del Porto Franco Vecchio, che oggi, con oltre tre chilometri di attracchi, muove solo 250 mila tonn./anno.

L'organizzazione territoriale del Porto investe ben più di 10 Km di fronte mare ma è di fatto suddivisa in tre segmenti:

- il Porto Franco Vecchio, fino al Canale, che, sviluppandosi su circa 160 ettari, si situa tra città, ferrovia e mare; attualmente, pur con i lavori recentissimi di "Adriaterminal", risulta gravemente sottoutilizzato;
- la parte centrale, dal Canale a Riva Traiana, per uno sviluppo di circa 1500 m di fronte mare, di cui di fatto la città si è riappropriata, riaffacciandosi direttamente sul golfo.

Su tale tratto esistono contenitori non più usati come in origine, quali l'idroscalo, la stazione marittima, la pescheria, la piscina, i magazzini frigoriferi; inoltre pur se fuori dal perimetro portuale, la ex stazione di Campo Marzio ed il mercato ortofrutticolo, suscettibili di possibili trasformazioni e riusi integrati con il sistema urbano;

- la parte a sud di Riva Traiana fino al Porto di Muggia che costituisce il Porto Franco Nuovo.

Esso, raggiunto dalla bretella terminale della grande viabilità triestina è servito dallo scalo ferroviario di Campo Marzio, è l'attuale vero Porto di Trieste .

Si estende su un sistema di attracchi a differente efficienza e funzionalità, che si sviluppa per oltre 5 chilometri.

Dispone di spazi di movimentazione dell'ordine di 150 ettari.

Movimenta annualmente (al netto dei petroli) oltre 7 milioni di tonnellate.

Infatti oggi idati ufficiali danno, a fronte di un movimento di 7/8 milioni di tonn./anno, una capacità perativa del sistema portuale di circa 11,5 milioni di tonn./anno; una riserva cioè di ben 4 milionidi tonn./ anno che rimanderebbe all'urgenza di iniziative sul mercato piuttosto che sulle infrastrutture.

La notevolissima estensione del fronte mare (dai 6 ai 12 Km. a seconda di come se ne voglia onsiderare lo sviluppo) fa ben comprendere come, da questo punto di vista, le potenzialità di carico e scarico del Porto Franco Nuovo sono dunque un multiplo da 5 a 10 volte dell'attuale movimento (le banchine di Trieste superano in estensione quelle del porto commerciale di Genova).

E' noto che la accessibilità viaria è fortemente compromessa dalla mancata realizzazione di un lotto intermedio della Grande Viabilità Triestina, tuttavia se ci si riferisce alle capacità di traffico pesante lungo la direttrice storica (v. B. Casale- v. Flavia) (30% di 16.000 v/di) si osserva che, pur nelle persistenti condizioni di disturbo acustico ed atmosferico, essa può continuare a garantire un transito di 800 autortreni/ di, pari a circa 6,5 milioni di tonn. su 300 giorni operativi.

Dati del compartimento ferroviario di Trieste danno indicazioni per l'inoltro di convogli ferroviari in grado di assorbire fino ad un migliaio di carri al giorno. Il problema è piuttosto, come si è ricordato, quello dei vincoli alle modalità di trasporto e all'uso di contenitori di grandi dimensioni connesso con le caratteristiche geometriche dei tracciati.

Per quanto attiene alla capacità statica dello scalo del porto industriale si sa che essa trova il suo limite in 1600 carri al giorno.

Visti i vincoli specifici, resta da verificare la capacità statica complessiva del Porto Franco Nuovo.

Si è detto che la capacità dello scalo ferroviario attuale è di 1600 carri. Se ci si ferma al valore di 1000, (quelli effettivamente movimentabili sulle vie di accesso) si perviene a circa 10,5 milioni di tonn. (su 300 giorni/anno per 35 tonn. di carico medio carro) trasferibili via ferrovia.

Aggiungendovi 6,5 mil./tonn. trasferibili su gomma, si ottiene un valore di soglia di accessibilità di 17 milioni di tonn./anno (attuali).

Con riferimento al parcheggio dei mezzi gommati, questi nella supposta ma non verificata contemporaneità di sosta e rotazione sotto carico abbisognerebbero di circa 15 ettari, tutti già disponibili a tale scopo nel Porto Franco Nuovo. Se poi si ipotizzache realisticamente, anche se irrazionalmente, tutte le merci

sostino nell'area portuale, per un numero di giorni improduttivi (se non di eventuali effetti speculativi) si osserva che nell'ipotesi - catastrofica - di arrivi di merci per 50.000 tonn./di e di stazionamento per ben 15 giorni, tenuto conto del possibile impilaggio e di una distribuzione variabile dei carichi verticali, si ricava un fabbisogno di 50 ettari nell'ipotesi di carichi a terra di 1,5 Kg./cmq (15 tonn./mq.), di 200 ettari nell'ipotesi di carichi a terra di 0,375 Kg./cmq (3,75 tonn./mq).

Pensando a valori intermedi (scarico di 50.000 tonn./di, sosta media settimanale, 400 Kg./mq) si ottiene un'area occupata da merci di 100 ettari.

Superficie già di fatto reperibile al Porto Franco Nuovo le cui entità, tuttavia, comincia ad evidenziare quale sarebbe il limite reale della capacità del porto.

Si sa infatti (vedi Piano Regionale dei Porti, 1986) che il "vizio" del porto è proprio individuabile nelle lunghe soste non operative di merci e containers. Questo, sintomaticamente aggravato dalla promiscuità di funzioni e spazi, e dalla ben nota destinazione, per scopi non specificatamente portuali, di una vasta estensione di aree concesse a canoni agevolati, ad aziende commerciali il cui contributo all'incremento dei traffici non è sempre rilevante (si tratta di circa il 15% delle aree disponibili nel P.F.N.).

A rimuovere tale inconveniente potrebbe essere utile la sinergia con la Z.I. di Trieste (limmitrofa) o altre zone industriali e commerciali facilmente collegabili, il cui minore costo di infrastrutturazione e servizio giustificerebbe canoni concessori bassi come quelli praticati dall'E.A.P.T.S. e sostenibili da parte di aziende e ridotta intensità di scambio portuale.

Valutazioni dei traffici che potrebbero interessare il Porto Franco Nuovo nel prossimo ventennio, inducono ad immaginare una potenzialità (al 2015) di 15 milioni di tonnellate/anno che sarebbero poco meno del doppio del movimento attuale e, come abbiamo visto, sarebbero compatibili con spazi, infrastrutture e collegamenti già esistenti, ma di cui programmare doverosamente il miglioramento e l'ottimizzazione. Tale dimensione, obiettivo di un ragionevole trend di crescita, trova riscontro anche nell'attuale contesto regionale, ove pur nella crisi dei rapporti con l'est balcanico, si movimentano 56 milioni di tonnellate (cfr. Interporto Alpe Adria S.p.A. "Studio sui traffici di merci nella Regione F.V.G.") ma anche nel contesto internazionale; l'hinterland del Porto di Trieste è infatti vastissimo: nel raggio di 500 Km sono comprese cinque capitali europee, popolazioni per oltre 30 milioni di persone, e poli produttivi di rilevanza mondiale; con 1000 Km si raggiungono i mari del nord (Brema, Danzica, Stettino, ecc.).

IL SISTEMA INSEDIATIVO

L'analisi dei tipi urbani fondamentali con la loro struttura figurale e la loro organizzazione spaziale evidenzia, da un lato, la concentrazione massiva, caratteristica dei nuclei urbani centrali e, per contro la perdurante rarefazione dispersiva delle abitazioni: due diversi "sistemi insediativi", caratterizzati, l'uno, da un tessuto edilizio morfologicamente compatto, l'altro, da un tessuto edilizio disaggregato. All'interno del primo sistema insediativo, corrispondente ai Borghi Asburgici e alla prima periferia storica, insiste un tessuto edilizio costituito da case a corte o case a schiera ed in linea aggregate; da edifici a blocco, a corte o palazzi. Il secondo sistema insediativo, che corrisponde alla prima periferia di espansione novecentesca, è costituito da un tessuto edilizio caratterizzato da edifici plurifamiliari in linea di notevoli dimensioni, commisto ad un tessuto connotato da piccoli edifici di 1 o 2 piani, isolati o a schiera. Evidente risulta inoltre il "sistema monumentale" riferito al Colle Capitolino, all'area S. Giusto. A tutto ciò si aggiunge una serie di sistemi edilizi estranei alla residenza (caserme, complessi cimiteriali, sportivi, industriali, ecc.); e ancora alcuni organismi complessi di grandi dimensioni organizzati intorno a grandi chiostri o corti (complessi conventuali, ospedalieri, scolastici, ecc.).

LE COMPONENTI STRUTTURALI DEL SISTEMA INSEDIATIVO

L'Altipiano Carsico

E' ambito di grande pregio naturalistico-ambientale, intimamente connesso con la cultura del tempo libero dei cittadini di Trieste, nel quale sono previsti, anche da strumenti urbanistici sovraordinati, ambiti di tutela e zone di parco (Parco del Carso). L'Altipiano ha già in parte risentito della progressiva erosione di aree per l'espansione della periferia urbana, per la localizzazione di grandi interventi infrastrutturali, di insediamenti produttivi o legati alla ricerca, al punto da consigliare un freno ad ogni ulteriore espansione.

I borghi carsici

Alcuni nuclei urbanizzati di origine autonoma rispetto alla città, di grande

valenza culturale ed ambientale caratterizzano l'Altipiano Carsico.

Si tratta di borghi di origine rurale che conservano tuttora tali caratteristiche. Essi sono: S. Croce, Prosecco, Contovello, Opicina, Banne, Trebiciano, Padriciano, Gropada, Basovizza.

Sono costituiti essenzialmente da nuclei antichi di case e corti o case a schiera in linee aggregate, sorte intorno alla chiesa, completate da frange di case rurali inframezzate a case singole di recente espansione.

Il problema dei carsici, è quello della conservazione dell'identità e delle caratteristiche socio-insediative, cui si aggiunge l'esigenza di integrare la carente urbanizzazione primaria.

Perciò nel piano si prevede la conservazione tipologica dell'abitato senza snaturamenti edilizi.

Tra i borghi carsici di particolare pregio risultano i centri storici di S. Croce, Prosecco e Contovello che sono già sottoposti a piani particolareggiati.

Connotazione leggermente diversa assume l'abitato di Opicina, più ampio rispetto agli altri, con caratteristiche di nodalità infrastrutturale e punto terminale di un rilevante scalo ferroviario.

In esso sono maggiormente presenti le residenze stagionali e/o fisse di tipo urbano a contorno dell'abitato tradizionale.

Notevoli sono le localizzazioni di infrastrutture di scala comunale: autoporto, campi sportivi (baseball, maneggio), sanatorio.

La Costiera

Ambito di grande valore paesistico - ambientale, innervato sulla bellissima strada omonima e culminante col complesso storico-monumentale di Miramare e della Baia di Grignano.

La Costiera è caratterizzata da residenze originariamente stagionali, poi in gran parte utilizzate come residenze primarie d'élite. L'ambito è assolutamente carente relativamente alle dotazioni di servizi ed attrezzature di interesse collettivo.

Sono presenti alcune strutture ricettive, peraltro scarsamente funzionali.

L'arenile, totalmente privo di dotazioni turistico-balneari anche elementari, viene utilizzato in modo massiccio limitatamente ai mesi estivi, per la balneazione.

Le Rive

Le Rive costituiscono il tratto ove maggiormente si identifica la forma urbana ed un luogo emergente nella città, dotato di caratteri propri e riconoscibili.

“La sequenza di situazioni fruibili e percettive che si articola dal Canal Grande alla Sacchetta ben e semplifica i tanti modi secondo i quali la città si rapporta al mare; dalla profonda incisione del Canal Grande che porta l’acqua fin nel cuore del Teresiano, dando l’occasione per costruire uno scenografico luogo spaziale, al chiaro e aperto rapporto che si stabilisce tra Piazza Unità e il profilo all’infino del paesaggio marino..... Tutte le città di porto e di mare hanno carattere simili ma sempre le distingue un tratto fisionomico particolare che è il loro profilo marginale sul mare. A Trieste il ricco disegno degli edifici attestati in sequenza sulle rive è intervallato da rientranze e vuoti significativi: Piazza Tommaseo, in corrispondenza della quale si percepisce il contatto dell’impianto reticolare del Teresiano con Piazza Borsa e Corso Italia; Piazza dell’Unità, il cui invaso è sovramontato dal profilo di S. Giusto e del Castello, l’alberata Piazza Venezia... Infine gli edifici che servono le attività specifiche del porto e le navi: architettura complementari per l’uso ma anche per evidenti assonanze formali, vengono a costruire una sorta di invariante per la costruzione di una immagine complessiva della città”. (F. Nuti, 1993). Se si pensa dunque al corollario di manufatti di pregio che congiunge Stazione, Silos, Idroscalo, Stazione Marittima, Pescheria, fino a spingersi alla Stazione di Campo Marzio, si può comprendere come la città possa eccellentemente incernierare lungo le Rive funzioni emergenti collocate entro contenitori prestigiosi.

La Città Vecchia

E’l’ambito più antico e più degradato del Centro Storico, quello che ha maggiore urgenza di recupero e riqualificazione. Sorge in parte sulla Tergeste romana di cui emergono ancora frequentemente tracce. Di impianto medioevale, costretta e limitata dalla particolare orografia, è caratterizzata da una fitta trama viaria su cui attestano edifici di un certo pregio, per quanto degradati. Le tipologie storiche per caratteristiche dimensionali e di aggregazione costituiscono la condizione per un immediato e facile riuso ad abitazione, eventualmente integrate con piccole attività artigianali e commerciali compatibili .

La tortuosità viaria che rende così caratteristico l'ambito impedisce ogni ipotesi di realizzazione a livello di parcheggi che costituisce il vero vincolo alla ristrutturazione del Borgo Medioevale.

Le espansioni asburgiche

E' noto come i borghi asburgici nascano storicamente da una precisa operazione istituzionale-urbanistica; da qui il carattere fortemente unitario del loro assetto. Rammentiamo brevemente le connotazioni essenziali di queste importanti componenti del sistema insediativo triestino.

Borgo Teresiano

Compreso fra via Ghega, Piazza Oberdan, Piazza Goldoni, Corso Italia, Riva Tre Novembre, Corso Cavour, fu edificato nel corso del 1700 su un'area occupata in precedenza dalle saline. L'espropriazione avvenne nel 1730 e l'interramento nel 1732, in seguito all'espansione economica e demografica successiva all'istituzione del Porto Franco nel 1719. Nel 1756 fu realizzato il Canal Grande e sul suo asse la Piazza Ponterosso, nel 1768 fu presentato il primo progetto per la Chiesa di S. Antonio Nuovo. Attualmente è un'ambito a carattere prevalentemente terziario e residenziale con presenza di "notevoli" emergenze architettoniche.

Borgo Giuseppino

Delimitato verso il mare da Riva del Mandracchio, Riva N. Sauro, Riva Grumula e verso la città da via Cavana e via SS. Martiri, tale borgo fu edificato fra il 1820 e il 1830 dopo gli interramenti di una porzione di mare avvenuti intorno al 1780; attualmente è un ambito con funzioni residenziali e terziarie.

Borgo Franceschino

E' intitolato a Francesco II, il decreto di fondazione risale al 1796; è compreso tra via Carducci, via Battisti e via Coroneo. Poco edificato fino al 1813, completò la sua connotazione intorno alla metà del XIX secolo. Attualmente è un ambito con funzioni terziarie e residenziali.

Le espansioni novecentesche

Costituiscono il naturale completamento ed estensione verso l'entroterra dei borghi asburgici dei quali, pur con caratteristiche di minor pregio delle singole

architetture, riportano la trama, impianti e caratteri morfologici. Vale a rammentare le zone a ridosso di via Udine, tra via Battisti, l'Ospedale Maggiore e via Rossetti, fino a Barriera Vecchia. A questi si affiancano i più antichi insediamenti e quartieri operai (emblematico, fra tutti, S. Giacomo). Alcuni rilevanti interventi trasformativi nel Centro Storico furono realizzati durante il periodo fascista, in particolare:

Piazza Oberdan

Tale ambito si è configurato alla fine degli anni '20 al posto di preesistenti caserme austriache, in un impianto fortemente scenografico che ha il suo perno nella mole classicheggiante del Palazzo di Giustizia e nel esedra di Piazza Oberdan. Inizialmente il progetto fu presentato dall'arch. L. Braidotti, poi definito dagli arch. Zanini e Scocimarro che in parte lo modificarono, adeguandolo all'elettismo decorativo del Palazzo di Giustizia e al linguaggio modernista dell'arch. U. Nordio della Casa del Combattente. Attualmente è un ambito di servizi a scala urbana (attività direzionali, amministrative e culturali) e di residenze.

Via Fabio Severo

L'ambito deve la sua attuale conformazione in seguito agli interventi di trasformazione degli anni '30 per rendere tale area elemento di connessione tra Stazione F.S., Università, quartiere Oberdan. Il progetto di case singole e di interi isolati fu predisposto da molteplici personalità operanti a Trieste: Nicolò Drioli, Ramiro Meng, Lituano Samero, Dante Fornasir, Giuseppe Pagano. Attualmente il sito risulta modificato nei suoi connotati originari per vari interventi di trasformazione dovuti a nuove costruzioni.

Via del Teatro Romano

L'ambito situato ai piedi del Colle di S. Giusto, entro il perimetro delle antiche mura medioevali abbattute, è morfologicamente eterogeneo, causa il "risanamento" urbanistico già prospettato dal Governo Austriaco e realizzato fra il 1934 e il 1939 smembrando circa 900 edifici, su progetti successivi dell'ing. P. Grassi. Oggi l'area risulta ibrida, disaggregata e priva di una identità precisa, pur ricoprendo funzione di centro città e consegnando notevoli pretese architettoniche.

Rione Chiaborla Superiore

Situato a ovest del Colle di S. Vito, accoglie un vasto complesso di case popolari costruite dall'ICAM (Istituto Comunale per le Abitazioni Minime), denominato nel 1939 rione Littorio, su progetto dell'ing. G. Bertocchi. La tipologia prescelta fu di unità edilizie in linea, a quattro o cinque piani disposte a "C" ed "L" (74 case con 921 alloggi).

Rione del Re

Così chiamato per essere stato inaugurato da Vittorio Emanuele II nel 25° anniversario dell'ascesa al trono, è situato ad est della città sul versante meridionale del Colle del Farneto. E' costituito da 245 edifici (di cui 96 progettati dall'arch. Braidotti), villini da 2 a 6 alloggi in duplex a schiera; il quartiere fu realizzato nel 1927.

Inoltre, per il particolare interesse disegno urbano, si segnalano:

Area di S. Andrea

L'ambito, situato sulla pendice orientale del Colle S. Vito, è stato sede di ville padronali e residenze della borghesia imprenditoriale; successivamente fra le due guerre, si è urbanizzato più densamente con sistemi edilizi a corte o in linea sviluppati lungo il fronte strada, mantenendo tuttavia pregevoli spazi nel verde.

Viale d'Annunzio - Piazza Foraggi

Situato a sud est della città, tale ambito fu investito da un processo di urbanizzazione che realizzava un sistema insediativo in linee chiuse, con ampi cortili interni, secondo la direttrice della grande arteria di attraversamento urbano via Carducci - viale d'Annunzio con caposaldi a piazza Oberdan e a piazza Foraggi.

Le espansioni urbane ad alta densità

Borgo S. Sergio

Il quartiere residenziale di Borgo S. Sergio fu realizzato fra il 1955 ed il 1961, con la finalità di costruire un nucleo abitativo autosufficiente per l'insediamento delle famiglie dei numerosi operai dell'attigua area industriale. Permane in tale quartiere una evidente carenza nella dotazione infrastrutturale e dei servizi. Come in molti interventi di condensazione abitativa di quel periodo, presenta una

forte emarginazione, a cui, urbanisticamente, si può tentare di rispondere solamente con la previsione di spazi di aggregazione sociale.

Rozzol Melara

Il complesso IACP di Rozzol Melara si condensa in un unico oggetto architettonico, la cui mole si staglia nel paesaggio dell'intera città, fruendo della particolare collocazione collinare; Rozzol Melara sembra così dar corpo ad un modello che l'analisi urbana definisce come trasformazione per parti finite o per punti di riferimento. Al di là delle notazioni estetiche, si deve comunque rilevare che il complesso presenta problemi analoghi a quelli per Borgo S. Sergio.

Interventi IACP

I numerosi e rilevanti insediamenti popolari vanno differenziati in due categorie: quelli "storici" (Roiano, "Vaticano", Rione del Re, via degli Antenorei, ecc.), ben inseriti nella prima periferia cittadina, con una dimensione "vivibile" consolidata e quelli recenti (realizzati con la L. 167) che, pur attenuati dalle dimensioni più contenute, presentano i problemi già indicati per Borgo S. Sergio e Rozzol Melara.

Le espansione urbane a bassa densità

La periferia urbana è contraddistinta dalla presenza di un tessuto morfologicamente disagregato, caratterizzato da edifici isolati o a schiera, all'interno del quale si coagulano interventi compatti di edilizia economico-popolare.

Per la maggior parte di tali insediamenti non si tratta di espansione recente (la case a schiera ricorrenti nella periferia italiana), bensì di edifici relativamente vecchi che conservano una tipologia di origine rurale, in quanto, in ragione della particolare orografia, della difficoltà di reperimento di aree edificabili e dell'uso del suolo storicamente determinatosi, si è venuto a comporre una sorta di connettivo che ricomprende, secondo ritmi apprettamente casuali, tutte queste componenti.

Le zone produttive

La storia urbana di Trieste ha registrato una progressiva traslazione da nord a sud di plessi ed insediamenti produttivi.

I più antichi di essi, con pochissime eccezioni, sono rimasti interclusi nella espansione del tessuto urbano (vedi Stock a Roiano, Dreher in Via Giulia e molte altre localizzazioni); alcuni di questi hanno conservato la propria consistenza edilizia ed in qualche caso caratteristiche architettonico-edilizie di pregio ed interesse storico, tali da suscitare intenzioni di risanamento conservativo.

Altri insediamenti si sono trasformati in depositi o simili, assumendo in taluni casi caratteristiche più o meno terziario-commerciali, funzionalmente ben integrate col tessuto circostante (salvo che per le problematiche di accessibilità e sosta); oppure rimarcando caratteristiche di eterogeneità col contesto, tali da indurre ad optare per il trasferimento dell'uso esistente in sedi più opportune ed il riuso dei sedimi per servizi ed insediamenti con caratteristiche omogenee al contesto.

La concentrazione degli insediamenti produttivi si registra viceversa nell'intervallo tra S. Anna e Muggia, nell'ambito dell'EZIT, con estensioni "bloccate" dalla orografia ed assolutamente esigue ed insufficienti talchè la risorsa spaziale di tipo produttivo rimane uno dei problemi del mercato urbanistico della città. Frattanto è in corso una progressiva attività di razionalizzazione e di distinzione di questi insediamenti rispetto ai contesti abitativi contermini.

LE COMPONENTI FUNZIONALI DEL SISTEMA INSEDIATIVO

Il sistema dei collegamenti

Tanto la strategicità della localizzazione di Trieste, quanto la complessità morfologica del suo territorio, fanno attribuire ai collegamenti eccezionale importanza.

Oltre a quelli via mare, risultano fondamentali per la soluzione di problemi urbanistici, ed a sostegno dell'attività economica, i collegamenti stradali e ferroviari.

I collegamenti viari

Trieste risulta storicamente connessa con i principali centri regionali contermini, Venezia, Udine, Gorizia, Lubiana, Fiume.

Le connessioni viarie restano prevalentemente rivierasche fino alla seconda guerra mondiale, quando si realizza la "cammionabile" che, by-passando da nord-est la città attraverso l'altopiano, scende verso la zona industriale e portuale.

Volendo distinguere funzionalmente i collegamenti viari esistenti o di progetto,

lo si può fare considerando differentemente: quelli che intervengono sul territorio con origine e destinazione esterne ad esso; quelli che con tali direttrici connettono le parti nodali della città; infine quelli che sono stati, o debbono essere pensati, per collegare diverse parti della città, disimpegnare altre, “scaricare” assi viari attualmente eccessivamente sovraccarichi.

Le strade internazionali che interessano il territorio e quelle che penetrano in città. Il sistema viario internazionale principale, con tutte le sue varianti e diversificazioni è costituito dall’asse autostradale che, provenendo dalla pianura adriatica, si dirige, attraversando per intero l’altipiano carsico, verso la Slovenia e la Croazia.

Le strade internazionali

La “camionabile”, pur con oneroso valico dell’altipiano, collega velocemente il territorio nazionale coi punti di frontiera e il porto (e quest’ultimo con quelli di Monfalcone e Venezia).

La “costiera” da Duino a Barcola viene riconosciuta come una delle più belle strade di pregio paesistico del Mediterraneo, che sembrerebbe destinata a rimanere “unica” in quanto l’orografia del costone carsico coraggia iniziative di realizzazione di bretelle autostradali da nord in grado di assorbire traffico pesante.

ASSI FERROTRANVIARI

Il sistema ferroviario esistente nasce come progetto avveniristico nella seconda metà del secolo scorso tuttavia si porta ancora appresso problemi geometrici (pendenze, curvature) e di manufatti (viadotti, gallerie) di cui si fanno sempre maggiormente sentire i limiti sia in termini di accessibilità che di modernizzazione di sistemi e modalità di trasporto.

In ambito urbano il progetto ferroviario evita la chiusura della tenaglia che avrebbe spaccato questa città (come molte altre città litoranee) con un antiestetico scalo ferroviario, probabilmente dalle parti della attuale Via Carducci.

La città ha già invaso pesantemente tutta la parte piana del territorio e si provvede perciò ad una cinconvallazione in galleria sotto le propaggini dell’altipiano che si spingono verso il mare.

Il sistema ferroviario cittadino, considerato nella sua totalità e comprensivo

delle linee attualmente dismesse offre evidenti possibili utilizzazioni, ricondizionandole in parte come metropolitana, tale da collegare direttamente Muggia a Monfalcone.

Traffico e mobilità

La città è distesa lungo un arco costiero di quasi 8 chilometri e sovrastata da un altipiano di notevole attrazione paesistica. La struttura urbana è sufficientemente espansa e, se da un lato è caratterizzata da una notevole concentrazione di servizi rari nei borghi storici, presenta unità produttive, servizi importanti (stadio, ospedale, università, centri di ricerca, ecc.) notevolmente dislocati in periferia.

Ne consegue una mobilità notevolissima che si caratterizza per una forte varietà di mezzi e per una ridotta possibilità di alternative di tracciati.

Va peraltro osservato che in questa città si registra un cospicuo uso dei mezzi pubblici, con indici di utilizzo notevolmente superiori alle medie nazionali; tutto ciò è probabilmente da attribuire alla maggiore libertà di spostamento della popolazione triestina sia per quanto riguarda il dato di O/D, sia per quanto riguarda la libertà oraria (elevato numero di pensionati-diversificazione di posti di lavoro).

Tuttavia anche per il trasporto pubblico locale, come meglio si evince dallo studio CSST, resta il problema della sovrapposizione dei percorsi in alcuni tratti nodali, tanto da rendere consigliabile l'introduzione di un sistema di metropolitana leggera di superficie di cui si è detto.

La vastità del centro storico, la cronica carenza di aree per la sosta di transito, le tipologie edilizie antiche senza rimesse, assieme ad una dotazione di vetture pro capite notevolmente superiore alla media nazionale (1,4 contro i 2,5 abitanti/veicolo), ha fatto registrare situazioni di saturazione del traffico veicolare infraurbano e congestioni nella sosta urbana già qualche decennio prima che in altri centri del territorio nazionale e regionale.

SOSTA VEICOLARE

Il fabbisogno di centri di sosta è stato fin qui soddisfatto reperendoli sulla scorta della disponibilità di aree o volumi a ciò destinabili a seguito di iniziative di proponenti diversi.

Il criterio seguito per il dimensionamento e la localizzazione, pur consentendo

l'eliminazione di alcuni picchi della domanda, non sembra aver ottimizzato il rapporto tra poli attrattori di traffico e condensatori di sosta. La carenza di razionalità nel sistema di sosta, implica ovviamente l'enfatizzazione di traffici parassiti e la irrazionalità in termini d'uso integrato dei sistemi di trasporto (pedonale, ciclabile, veicolare pubblico e/o privato), con prevedibili e verificate conseguenze di inquinamento. Un tanto, pur di notevole rilevanza urbanistica, rimane tuttavia di competenza strumentale dei piani di settore.

IL SISTEMA DELLA RESIDENZA

La struttura demografica della popolazione induce, come effetto certo il sottoutilizzo delle unità abitative storiche che raggiungono valori di 400-500 mc procapite, e che sono in buona parte sfitte. Un migliore sfruttamento delle volumetrie esistenti si realizza nella prima fascia periferica ed aumenta nelle zone di edilizia economica e popolare, dove peraltro diminuisce il tasso di servizi di base e soprattutto quello dei servizi rari.

Zone ex produttive, sedi di servizi da decentrare, configurano una costellazione di componenti insediative, spesso di buon pregio architettonico, da utilizzare complessivamente nel contesto della ripianificazione urbana.

IL PATRIMONIO EDILIZIO CONSERVAZIONE - TURN OVER

Il patrimonio edilizio centrale, non trovando una forte domanda d'uso residenziale (alla quale peraltro si accompagnerebbe una ulteriore insostenibile richiesta di posti auto per residenti), ha fin qui registrato interventi manutentivi contenuti nell'entità e nell'economia; le situazioni di abbandono ed obsolescenza sono più numerose di quanto si immagini e riguardano più consistentemente gli edifici antichi. Negli ultimi 10 anni l'attività di riconversione e/o costruzione ex novo del patrimonio edilizio ha riguardato circa 6000 unità abitative/anno per un'incidenza inferiore al 4-5% dell'intero patrimonio esistente.

Anche prescindendo dalla natura ed entità economica degli interventi attuati, appare chiaro che anche se i valori suaccennati riguardassero solo le iniziative di recupero, tale trend di riutilizzo non sarebbe sufficiente se non a partire da una buona condizione iniziale, che non è certo quella triestina. In altri termini tale incidenza testimonia di una bassa attività edilizia, che si giustificerebbe solo se non vi fosse degli arretrati in termini di conservazione

del patrimonio edilizio, ed è confermata dalle evidenti condizioni di degrado dello stesso.

CITTA' VECCHIA

L'area di Città Vecchia, a parte piccole porzioni recuperate, è ancora caratterizzata da imponenti fenomeni di degrado urbano.

Questo è in parte effetto di una cultura che ha portato Città Vecchia ad una sorta di estraneamento dal contesto urbano a seguito dell'interruzione dei processi di recupero, determinata dal timore di rinnovamenti totali e sventamenti, che si è concretizzata in una politica di congelamento del patrimonio architettonico. In assenza di interventi di manutenzione il patrimonio edilizio ha visto aggravarsi il proprio stato di degrado, cui ha fatto seguito la propensione all'abbandono da parte dei residenti originari e la conseguente immissione di strati sociali più poveri e deboli.

LE ABITAZIONI RURALI INTEGRATE

Particolare attenzione richiede la delimitazione e la normazione delle zone in cui si trovano abitazioni rurali sparse "o riunite in borghi" che sono state inglobate in contesti insediativi di caratteristiche diverse. Le tipologie più ricorrenti sono:

- le borgate collinari periferiche che ora costituiscono enclavi nella periferia urbana;
- le case sui "pastini" che sorgendo in zone fortemente panoramiche, sono da sempre assai richieste come residenza di pregio e mentre in passato venivano fatte oggetto di interventi demolitori e sostitutivi, oggi vengono recuperate con maggiore attenzione;
- le case rurali sui falsopiani, intercalate ad orti e frutteti (tipiche della zona di S. Anna, di Monte S. Pantaleone, ecc.). Sono vecchie costruzioni, modeste, in equilibrio ambientale rispetto al contesto ortivo in cui si situano.

LE RESIDENZE STAGIONALI

La città, per l'amenità della maggior parte del suo territorio periferico, registra in modo abbastanza diffuso, il fenomeno della residenza stagionale. Alcune di esse tendono a trasformarsi in residenze permanenti, quando il

fruitore è un residente triestino, più difficilmente ciò accade se il fruitore è residente altrove.

Tali situazioni ricorrono più frequentemente sulla Costiera ed in alcuni ambiti dell'Altipiano; del fenomeno si deve ovviamente tenere conto per la diversità della domanda di servizi ed attrezzature rispetto alla residenza permanente, e per gli effetti della picropendolarità che genera.

IL SISTEMA DEI SERVIZI

La variante 25 in alcune zone aveva sovradimensionato le superfici destinate a servizi, soprattutto relativamente alle attività educative che maggiormente risentono della riduzione della popolazione scolastica (solo nell'anno 1992-93 hanno cessato di funzionare 2 scuole materne e la scuola media speciale Rittmayer).

Bisogna peraltro rilevare che una consistente quota di attrezzature pubbliche, previste dalla variante, non è mai stata realizzata, soprattutto per quanto riguarda i servizi da costruirsi come opere complementari di piani attuativi. Si sono così venuti a creare squilibri distributivi tra le attrezzature pubbliche a svantaggio di quel tipo di servizi "non storici", che fanno parte di una cultura più marcatamente sociale quali centri culturali, assistenziali, asili nido.

Senza entrare nella specifica realtà delle singole zone, appare evidente la differente concentrazione di servizi tra le aree centrali e le zone periferiche di espansione. Sono noti i problemi di quartieri come Borgo San Sergio o Servola, senza dover enfatizzare situazioni come quella di Melara.

Dalle analisi effettuate risultano, in sintesi:

- carenze di servizi in alcune tipologie specifiche (anziani, terziario, sociale, ecc.);
- localizzazione non sempre soddisfacente di quelli esistenti, sia a motivo del leggero ma continuo spostamento dei baricentri dell'utenza, che dell'eccessiva concentrazione in alcune parti urbane divenute di difficile accessibilità

Inoltre, dal punto di vista edilizio, molti dei servizi esistenti trovano sede in plessi obsoleti, inadeguati o compressi nel loro attuale contesto urbano, per cui si è ritenuto fare oggetto di attento studio in fase di pianificazione attuativa le possibilità di decentramento di alcuni di essi in alcuni degli ambiti ex produttivi da riconvertire.

IL SISTEMA CULTURA

La vocazione culturale di Trieste è confermata dall'alto numero di associazioni culturali e artistiche che fanno capo alle strutture espositive, teatrali e di spettacolo esistenti.

In modo solo apparentemente causale è localizzato in città un numero di poli di aggregazione sociale-culturale -museale rispondenti ad una vivace attenzione culturale della popolazione.

L'attenzione dei triestini per la cultura è stata recentemente confermata dalla volontà di realizzazione di una struttura sostitutiva del teatro Verdi, in fase di restauro, con la conseguente trasformazione, in meno di 6 mesi, dell'edificio dell'ex stazione delle autocorriere in sala teatrale.

Si è reso necessario chiarire il grado di casualità di tali localizzazioni e la loro leggibilità sotto forma di circuito, che ovviamente va riferito, anche per la facilità di accesso, con l'eventuale creazione di ulteriori poli integrativi nonché di centri di fruizione multimediale, attraverso il riuso di volumi dismessi taluni dei quali di inconfondibile pregio architettonico e di notevole potenzialità d'uso.

LA RICERCA E L'UNIVERSITA'

La ricerca è l'attività produttiva maggiormente trainante del momento: a Trieste occupa 7000 addetti circa.

Gli esistenti poli universitari e per la ricerca sono: Area di Ricerca sull'altipiano, Sincrotrone a Basovizza, Centro di Fisica Teorica, SISSA a Grignano, Osservatorio Geofisico Sperimentale, Laboratorio di Nbiologia Marina, Istituto Talassografico Sperimentale, le due sedi universitarie di Via dell'Università e di Via Valerio. Anche al fine di favorire l'uso organizzato dei volumi abitativi di gran pregio architettonico e per lo più sottoutilizzati ed abbandonati, la ricerca deve fare fulcro sulla città e sulle sue strutture urbane. In tal senso è importante favorire una logica di relazioni e connessioni tra i diversi poli e di interazione tra essi e la parte urbana.

LA RICETTIVITA'

Il problema della ricettività a Trieste assume grande rilievo se si pensa alla pluralità di ragioni di attrazione proprie della città: Esse riguardano: turismo,

attività commerciali, attività internazionali, ricerca.

Le analisi svolte da questo punto di vista consentono di considerare il territorio triestino come un contesto di grande pregio ambientale e monumentale, fin qui complessivamente ben conservato ma non altrettanto servito da strutture ricettive ed attrezzature per la fruizione. Negli ultimi decenni è fortemente diminuita l'attrattività della città per il turismo artistico-culturale, né ricettivo, per cui Trieste ha perso alcune strutture ricettive di pregio (Hotel de la Ville, Hotel Regina).

Trieste, forse contingentemente, difetta di scambi e relazioni turistiche internazionali e quelle che persistono non sono certamente commisurate né alla sua posizione strategica, né alla sua qualità.

INDIRIZZI PROGETTUALI

Le potenzialità nodali della posizione geografica di Trieste, che sono state fino ad oggi inibite dalle condizioni politiche sia esterne che interne, in una situazione di mercato libero e pacifico, dovranno necessariamente estrinsecarsi nuovamente, riconfermando Trieste come l'estuario di un bacino economico che raccoglie i flussi scaturenti da sorgenti poste a nord ed a nord-est.

Il nuovo strumento urbanistico dovrà individuare il ruolo di Trieste, in relazione alle nuove e rilevanti opportunità economiche che potrebbero discendere dal nuovo scenario politico internazionale.

Non va sottovalutata la ciclicità dei fenomeni urbanistici che è stata caratterizzata da periodiche inversioni di tendenza (come quella che 50 anni or sono ha trasformato la città da nodo marittimo di valenza continentale ad enclave avulsa dal contesto internazionale, sottraendole autonomia economica e propositiva; o quella che vede la recente esperienza di scambi commerciali con la Jugoslavia, ora momentaneamente interrotti, svilupparsi nella riconferma del ruolo storico di Trieste come mercato e porto dell'Europa centrale).

Si tratta di porre in essere ora una conferma di quest'ultima inversione di tendenza che asseconi le nuove aperture del contesto internazionale per confermare definitivamente il ruolo storico sopra richiamato.

Il piano, in particolare, dovrà: individuare le attività economiche da consolidare; assecondare un equilibrato sviluppo delle attività economiche che offrono maggiori benefici sul lato economico e occupazionale; garantire la qualità della vita attraverso livelli qualitativi ottimali in termini di attrezzature qualificate di tipo culturale, sanitario, assistenziale, sportivo, ricreativo, infrastrutturale, salvaguardando e valorizzando i beni storico-ambientali e tenendo conto, nell'ambito della formazione del nuovo strumento urbanistico, delle norme che regolano i limiti massimi di accettabilità, all'interno delle aree urbane, degli inquinamenti di natura chimica, fisica, biologica, delle emissioni sonore.

Si rileva come ogni fenomeno economico, demografico, infrastrutturale riguardante la città di Trieste ha dirette implicazioni su tutto il territorio provinciale e regionale; di conseguenza, nell'elaborazione del nuovo piano regolatore, va ribadito il ruolo che riveste la città e il sistema economico in essa contenuto nei riflessi delle realtà economiche sovraregionali ed internazionali che richiede lo svolgimento di funzioni di fascia largamente eccedenti quella caratteristica della demografia triestina.

In questo senso lo strumento urbanistico dovrà correlarsi e confrontarsi con la pianificazione sia di livello provinciale che regionale, recependo ed integrando anche la programmazione e pianificazione di settore a respiro europeo (sistemi di alta velocità, sistema dei trasporti, ecc.).

In tale ottica dovrà riservarsi particolare attenzione alla tendenza evolutiva della legislazione nazionale e regionale in tema di "Aree metropolitane" in quanto da essa potrebbe scaturire la conferma, anche formale, del ruolo speciale svolto dalla città di Trieste.

Gli obiettivi di cui sopra potranno essere perseguiti anche mediante l'adozione di uno strumento urbanistico diverso rispetto al PRGC vigente, che sia meno vincolistico, più flessibile e adattabile in tempi reali così da agevolare l'evoluzione del territorio in riferimento alle opportunità, non sempre prevedibili e alle esigenze della nostra società così complessa e in rapida trasformazione. Nel contempo lo strumento urbanistico non deve essere basato su previsioni utopistiche di trasformabilità ma su proposte concrete che abbiano reale fondamento di fattibilità attentamente verificato con le risorse attivabili.

Si definiscono gli obiettivi di carattere specifico per i seguenti ambiti territoriali oggetto di pianificazione:

- la residenza, la direzionalità, il terziario, il terziario avanzato e la ricerca scientifica;
- i servizi a scala urbana e di quartiere;
- le grandi attrezzature di interesse regionale e provinciale;
- le infrastrutture stradali, ferroviarie e i parcheggi;
- le zone industriali, artigianali e portuali e commerciali;
- le zone rurali.

La residenza, la direzionalità, il commercio

Rivedere la capacità insediativa teorica stabilita dal PRGC vigente sulla base del presumibile sviluppo delle dinamiche demografiche, sociali ed economiche del Comune.

Particolare attenzione andrà posta al "bene territorio" che, per le sue peculiari caratteristiche, dovrà essere adeguatamente salvaguardato: infatti la sua modesta estensione, l'elevata percentuale di zone ad alto pregio ambientale e paesaggistico, la particolare morfologia e l'effettiva inedificabilità di numerose aree, richiedono attenta analisi nella localizzazione e nella definizione quantitativa degli spazi da destinarsi alla residenza ed ai servizi ad uso collettivo sulla base di realistiche previsioni di sviluppo demografico della popolazione. Sarà quindi necessario valutare non solo i fenomeni demografici in atto ormai da diversi decenni, ma anche le prospettive che si aprono in conseguenza del nuovo scenario politico internazionale.

Si dovrà tenere in massimo conto il carattere del sistema insediativo a connotazione monumentale complessiva, nato da disegni di grande apertura sul quale non sembra lecito intervenire senza una ottica di analoga ampiezza.

Si conferma la necessità che strade, piazze, slarghi, spazi verdi, trovino una definizione attraverso specifici progetti di sistemazione, in uno strumento che non può limitare la sua funzione alla sola disciplina urbanistica, ma che deve invece avere la capacità di riorganizzare gli spazi entro cui si sviluppano e crescono i rapporti sociali di cui vive la città.

Appare altresì opportuno intervenire nello sviluppo residenziale, privilegiando il recupero edilizio, rivitalizzando le zone centrali degradate in cui sono presenti alte percentuali di alloggi sfitti e abbandonati. Il recupero ed il risanamento del tessuto urbano esistente dovrà tenere in considerazione l'immagine storico-culturale dei luoghi, l'ambiente circostante e le tipologie edilizie.

Tale obiettivo potrà essere perseguito anche attraverso la verifica di conformità degli indici territoriali previsti dal PRGC e gli indici effettivi degli edifici esistenti, nel caso di difformità si dovranno predisporre le rettifiche e gli allineamenti del caso per evitare sia squilibri tipologici tra gli edifici esistenti e quelli realizzati sulla base della normativa di PRGC, sia squilibri nelle dotazioni di aree per servizi che potrebbero essere calibrate su carichi insediativi diversi da quelli reali.

Nella formulazione dei relativi indici andrà tenuto conto del problema legato alla domanda di volumetrie per parcheggi (non sempre ricavabili nel sottosuolo) e della necessità di adeguare ad una nuova dignità abitativa lo standard teorico capitario.

Per quanto concerne lo sviluppo delle frazioni di Trieste, localizzate sull'altipiano carsico, si dovranno individuare i settori che possono determinare un valido impulso all'economia di quel territorio senza modificare l'aspetto ambientale così peculiare di quelle zone; in tal senso dovrà essere analizzato il settore turistico e quello della residenza e dei servizi; il primo di carattere agro-culturale, il secondo anche collegato alla ricerca scientifica e al suo indotto in termini di abitazioni e di infrastrutture di supporto, infine le previsioni di cui sopra non dovranno trascurare la nuova regolamentazione urbanistica per i borghi carsici al fine di conservare e recuperare le tipologie edilizie proprie dei luoghi; la permanenza dei caratteri formali dell'impatto strutturali dei nuclei ambientali carsici costituirà anche un elemento significativo di identità sociale.

Nell'adeguare lo strumento di pianificazione alla reale dinamica demografica non si può commettere l'errore di sotto stimare la potenzialità della città nei termini dello sviluppo terziario e della ricerca. A differenza del vecchio concetto legato ai settori produttivi/industriali (in cui le relative aree di pertinenza esaurivano in se stesse la domanda/offerta in termini di standard) i settori innovativi, tenendo conto delle particolari esigenze, degli orari

lavorativi, dei problemi connessi alla mobilità in ambito metropolitano, fanno in pratica corrispondere buona parte degli addetti ad un numero aggiuntivo di residenti dal punto di vista della formulazione della domanda abitativa e di servizi.

E' condizione, per mantenere in loco e sviluppare soprattutto i settori trainanti della risorsa scientifica e del terziario, garantire la qualità della vita all'interno delle aree urbanizzate della città; per perseguire questo obiettivo è necessario, tra l'altro, adeguare il nuovo piano regolare alle indicazioni che discendono dal progetto di parco urbano che individua alcuni percorsi aventi valore ambientale che, se convenientemente attrezzati, possono svolgere un ruolo strategico di equilibrio ecologico a vantaggio della vivibilità urbana.

La volontà di conservare il ruolo di capoluogo regionale comporta la necessità di esplorare le possibilità di sviluppo in una prospettiva che veda Trieste anche come luogo deputato ad ospitare prevalentemente attività direzionali e manageriali; appare pertanto necessario garantire lo sviluppo delle attività terziarie presenti confermando i poli direzionali esistenti (area ex FMSA, ex Birreria Dreher) e quelli di prossimo avvio operativo (area direzionale portuale), verificando la necessità di prevedere altri poli di sviluppo commerciale e finanziario anche al servizio di altri settori (industriale, commerciale), che devono comunque trovare, all'interno del territorio comunale, corretta e razionale localizzazione soprattutto con riferimento alle strutture complementari di supporto (mobilità e attrezzature di servizio).

Individuare, in termini quantitativi, l'incidenza del settore terziario (commercio, credito, assicurazioni, ecc.) rispetto al settore abitativo, tale domanda dovrà prevedere in termini di luoghi e di spazi, una certa flessibilità, questo per non ricadere in quella suddivisione troppo spinta in zone specializzate, che già ha generato fenomeni di dequalificazione urbana e di depauperamento sociale.

Individuare, in termini quantitativi le esigenze abitative dai settori economici oggi trainanti quale, ad esempio, il terziario avanzato. In tal senso si dovrà collegare lo sviluppo dell'area destinata alla ricerca scientifica e tecnologica con il riuso del patrimonio immobiliare esistente o di aree degradate.

Razionalizzare l'uso del suolo urbano attraverso l'instaurazione di relazioni funzionali efficienti tra le aree a destinazione residenziale, direzionale, commerciale, le aree di interesse pubblico esistenti e previste, le reti infrastrutturali relative alla viabilità, ai parcheggi, ai trasporti pubblici. In particolare, nella pianificazione delle zone residenziali si dovranno osservare le seguenti indicazioni:

Ambiti interessati da agglomerati urbani che rivestono particolare carattere storico-artistico e di pregio ambientale

Tali ambiti sono dotati di strumento di pianificazione attuativa: essi corrispondono al centro storico di Trieste e ai nuclei d'interesse ambientale di Contovello, Prosecco, S. Croce.

L'area del centro storico non è pianificata dallo strumento urbanistico generale che rinvia la pianificazione della zona al piano particolareggiato del centro storico, approvato con DPGR 052/Pres. dd. 6.2.1980, attualmente decaduto per decorrenza del termine decennale di validità.

Il piano particolareggiato non può essere isolato da una politica urbanistica riferita all'intero territorio, ed è perciò necessario determinare, in sede di revisione dello strumento urbanistico generale, le linee direttrici di sviluppo del centro storico raccordate a quella dell'intero territorio comunale nel pieno rispetto della tutela del grande patrimonio storico, artistico e ambientale che lo caratterizza.

Il centro storico rappresenta il luogo di massima concentrazione di fenomeni contraddittori costituita da isole di situazioni di degrado sociale ed edilizio affiancate da permanenze altamente qualificate (culturali, storiche, artistiche, ecc.) da attività del settore terziario, da servizi rari (amministrazione, commercio, cultura, tempo libero) che confermano il centro storico come polo di attrazione per tutto il territorio provinciale con forti ripercussioni nei rapporti dinamici. E' necessario quindi riorganizzare chiaramente la mobilità all'interno del centro storico razionalizzando la pedonalizzazione degli spazi pubblici, delle vie d'accesso e di scorrimento, il dimensionamento e la localizzazione dei parcheggi.

In particolare si dovranno verificare le compatibilità tra lo strumento attuativo così revisionato e le recentissime indicazioni del PUT.

Nell'ambito del centro storico si procederà all'individuazione di due tipi di insiemi problematici a cui riferire l'articolazione degli strumenti di piano: isole a carattere omogeneo ed ad alta trasformabilità, da assoggettare a piani particolareggiati o di recupero;

- tessuto connettivo che, per il riconosciuto valore architettonico/insediativo, risulta da salvaguardare nel suo complesso attraverso l'introduzione di una specifica normativa d'intervento.

Per l'area del centro storico si dovrà proporre una normazione che, introducendo requisiti di maggiore elasticità, recuperi il portato conoscitivo e progettuale del piano particolareggiato.

In particolare, andranno affrontati problemi connessi al recupero delle rive cittadine costituenti l'immagine più emblematica di Trieste, al polo museale di Campo Marzio, con il recupero del Molo Fratelli Bandiera, della aree attrezzate per il diportismo nautico, al nuovo terrapieno di Barcola. Ci si attende un coordinato esame di tutti questi aspetti per l'individuazione di un modello di sviluppo di questa fascia costiera immediatamente operativo e rigorosamente programmato.

Ambiti residenziali totalmente o parzialmente edificate

Evitare, ove possibile, l'individuazione nel PRGC di ambiti prescrittivi da attuare attraverso i piani attuativi, favorire invece l'iniziativa privata attraverso la possibilità di proporre piani attuativi riferiti ad aree di omogenea fisionomia urbanistica da individuare di volta in volta, sulla base di analisi urbanistiche su proposta dei privati.

Ambiti residenziali destinati a nuovi complessi insediativi.

Subordinare le espansioni periferiche a precisi programmi di intervento; le zone di espansione dovranno essere perimetrate al fine di costituire ambiti unitari prescrittivi aventi dimensioni tali da consentire la contestuale realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria da indicarsi per ciascun ambito.

Le zone di espansione dovranno essere perimetrate escludendo le zone parzialmente edificate da classificare in zona di completamento.

I servizi a scala urbana e di quartiere

La realtà demografica, che le prime proiezioni sui dati del censimento '91, attesta entro i 230.000 abitanti, da sola indica l'evidenza di uno squilibrio quanto meno quantitativo e teorico delle aree destinate a servizi dalla variante 25 che in alcune zone aveva sovra dimensionato le superfici destinate a servizi, soprattutto relativamente alle attività educative le quali maggiormente risentono della riduzione della popolazione scolastica.

Bisogna peraltro rilevare che una consistente quota di attrezzature pubbliche, previste dalla variante non è mai stata realizzata, soprattutto per quanto riguarda i servizi da costituirsi come opere complementari di piani attuativi.

Compito della Variante Generale è anche quello di determinare la quantificazione dei servizi necessari; di riequilibrare la differente concentrazione di servizi tra le aree centrali e le zone periferiche di espansione; di colmare le carenze di servizi in alcune tipologie specifiche (anziani, terziario, sociale, ecc.); e di ricollocare alcuni di quelli esistenti, non più adeguatamente localizzati, sia a motivo del leggero ma continuo spostamento dei baricentri dell'utenza, che dell'eccesso di concentrazioni in alcune parti urbane divenute di difficile accessibilità.

Inoltre, dal punto di vista edilizio, molti dei servizi esistenti trovano sede in plessi obsoleti, inadeguati o compressi nel loro attuale contesto urbano, per cui si ritiene che le possibilità di decentramento di alcuni di essi in alcuni degli ambiti ex produttivi da riconvertire debbano essere oggetto di attento studio in fase di progetto.

La vocazione culturale di Trieste è confermata dall'alto numero di associazioni culturali e artistiche che fanno capo alle strutture espositive, teatrali e di spettacolo esistenti.

La localizzazione in città dei poli di aggregazione sociale-culturale-museale potrebbe essere letta sotto forma di circuito con la creazione di ulteriori poliintegrativi ovvero di centri di fruizione multimediale, il tutto fruendo di

volumi dismessi taluni dei quali di inconfondibile pregio architettonico e di notevole potenzialità d'uso. Circuito che ovviamente dovrebbe essere verificato anche per la facilità di accesso.

La dotazione di verde può essere vista come sotto sistema organico che si intreccia con la struttura abitativa.

Quote di verde mancano ovviamente nelle parti più storiche di fronte al mare e se ne deve meticolosamente curare ogni possibile occasione di acquisizione anche modesta soprattutto in sede di riconversione di componenti urbane obsolete.

L'arredo urbano merita maggiore attenzione in relazione alla qualità edilizia ed urbanistica della città.

Le attrezzature d'interesse collettivo andranno dimensionate in base alle norme in materia di standard contenute nel D.P.G.R. 0126 dd. 20.04.1995

E' necessario distinguere le attrezzature pubbliche riferite alla popolazione presente da quelle riferite alla popolazione futura, infatti, la dotazione delle attrezzature, riferite alla popolazione presente, diventando essenziale, dovrà essere verificata in termini finanziari e temporali per garantire in tempi brevi l'acquisizione delle aree e la realizzazione dei servizi.

Le attrezzature riferite alla popolazione futura saranno, ove possibile, previste in forma "indiretta"- attraverso strumenti urbanistici attuativi; le stesse saranno pertanto realizzate contestualmente all'attuazione degli interventi previsti dai piani medesimi.

Adeguate qualitativamente e quantitativamente le aree per attrezzature e servizi pubblici in relazione al mutato scenario demografico del Comune, con particolare riferimento all' "istruzione superiore" (in relazione alla prossima riforma dell'istruzione) in quanto implicherà ricadute sul territorio, comportando l'innescio di quei meccanismi che porteranno ad aree dismesse, e ad aree sovraffollate.

Garantire, per le zone periferiche maggiormente degradate, l'intervento della pubblica amministrazione diretto alla riqualificazione di quelle aree attraverso la realizzazione di servizi.

Garantire per le zone più densamente edificate e soggette ad un progressivo degrado edilizio e sociale la realizzazione delle attrezzature d'interesse pubblico attraverso l'obbligo della pianificazione attuati va convenzionata riferita a comparti di omogenea fisionomia urbanistica da individuare attraverso il PRGC (o autonomamente dai privati).

Le grandi attrezzature d'interesse regionale e provinciale

Prevedere la disponibilità di nuove aree per garantire lo sviluppo delle grandi attrezzature (Università, Ricerca scientifica, Centro di formazione scientifica di Miramare, ecc).

La ricerca scientifica e tecnologica costituisce certamente uno degli aspetti più qualificanti e promettenti delle prospettive di sviluppo di Trieste, anche per il vasto indotto e le ampie ricadute nel settore industriale; è necessario

pertanto procedere ad uno studio complessivo delle realtà scientifiche esistenti, per coordinare le infrastrutture già operanti in un più generale processo di razionalizzazione e di pianificazione dell'espansione delle infrastrutture scientifiche e tecnologiche. Precisi riferimenti all'interno del PRG dovrebbero senz'altro favorire lo sviluppo del settore stesso e soprattutto accelerare i tempi di esecuzione delle opere previste.

In tale contesto è essenziale garantire la residenza e i servizi qualificati che costituiscono condizione per attrarre e mantenere in loco una concentrazione di studiosi provenienti da diverse parti del mondo e garantire la qualità della vita nella città recuperando, all'interno delle aree urbanizzate, quegli spazi già destinati, o recuperabili in tale senso, ad attività ricreative e del tempo libero.

Definire le previsioni urbanistiche adeguando il PRGC al piano sociosanitario dell'USL che conferma i tre poli ospedalieri di Cattinara, Santorio e Maggiore, tenendo conto altresì degli altri poli ospedalieri esistenti e in particolare dell'istituzione del Burlo Garofolo.

Garantire la coerenza e il rapporto di interrelazione tra i grandi servizi esistenti sul territorio. A tale proposito dovrà venire attentamente valutata la localizzazione di dette attrezzature ottimizzandone l'accessibilità attraverso il miglioramento della rete stradale e del trasporto pubblico.

Le infrastrutture stradali e ferroviarie - i parcheggi

L'analisi e la valutazione dei problemi della viabilità urbana e dei fenomeni urbanistici da essa ridotti deve essere effettuata sulla scorta del piano urbano del traffico affidato al CSST traendo da esso e dai contatti con i professionisti incaricati, tutti gli elementi conoscitivi necessari.

Il piano regolatore vigente prevede, per le zone ferroviarie, una perimetrazione del demanio ferroviario entro il quale le norme di attuazione del PRGC ammettono genericamente la realizzazione di impianti e servizi ferroviari; è pertanto necessario definire, in accordo con i programmi dell'Ente Ferrovie dello Stato, l'assetto generale di tale infrastruttura; si segnalano le seguenti esigenze:

- utilizzo metropolitano della linea ferroviaria Grignano-Miramare-Trieste, nonché, della linea di cintura con l'attivazione di fermate a servizio anche delle grandi attrezzature a livello urbano;
- previsioni urbanistiche per le stazioni di Trieste centrale e Campo Marzio in accordo con il programma di riqualificazione e valorizzazione del patrimonio ferroviario.

Uno dei principali problemi che si presentano per raggiungere gli obiettivi fin qui accennati è quello della accessibilità alla città del collegamento con la città stessa di tutti i sistemi infrastrutturali extraurbani, e del collegamento tra le diverse parti della città; oltre a quelli di mobilità, traffico e sosta che caratterizzano l'uso dinamico del sistema urbano.

Relativamente al collegamento “esterno” della città si deve andare al perfezionamento della rete autostradale ed alla creazione dell'asse ferroviario internazionale sull'altipiano carsico.

Rimane da risolvere l'accesso da nord-ovest attraverso la Costiera, che richiede disincentivi al traffico pesante e veloce di punta e il collegamento tra il cd. Porto Vecchio ed il cd. Porto Nuovo.

Numerose sono le alternative progettuali proposte che dovranno essere valutate e definite nella Variante Generale.

Deve essere riconfermato il collegamento autostradale da sud-est in via di completamento.

La dislocazione geografica della città, la ridotta possibilità di alternative di tracciati, la notevole concentrazione di servizi rari nei borghi storici e la presenza di servizi importanti dislocati in periferia, oltre alla grande quantità di mezzi circolanti, provocano rilevanti problemi di mobilità interna.

Il trasporto pubblico, pur presentando indici di utilizzo notevolmente superiore alla media nazionale, presenta il problema della sovrapposizione dei percorsi in alcuni punti nodali, tanto da rendere consigliabile l'introduzione di una sistema di metropolitana leggera di superficie.

La vastità del centro storico e la cronica carenza di aree per la sosta di transito connaturata con le tipologie edilizie antiche a loro volta prive di rimesse, accoppiata con la dotazione di vetture pro capite notevolmente superiore alla media nazionale una ogni 1,5 persone, fa registrare situazioni di saturazione del traffico veicolare infraurbano e congestioni nella sosta urbana.

Risulta necessaria una revisione del dimensionamento e della localizzazione dei centri di sosta, con eventuali proposte aggiuntive, verificando la opportunità e la possibilità di decentramento rispetto al centro storico di alcuni servizi indifferenti per la localizzazione sia rispetto ai luoghi di provenienza dell'utenza sia rispetto alle condizioni ottimali di vita del centro stesso (per esempio Catasto, Direzione FF.SS., Uffici Tecnici ACEGA, ecc.).

I piani di settore (P.U.T. e P.P.) e il Piano per il traffico richiesto ed obbligatorio per la L.R 41/86 dovranno armonizzarsi alla Variante Generale.

Per risolvere alcuni dei problemi sopra indicati, di qualche interesse potrà risultare il riuso delle gallerie ferroviarie dismesse.

La problematica viabilistica risulta di assoluta rilevanza per la pianificazione di Trieste.

La Variante Generale deve verificare la compatibilità delle soluzioni di settore già contenute nei piani urbanistici di cui si dispone, in modo da poter verificare il sistema viario conformemente alla nuova organizzazione dei servizi, migliorando il grado di relazione tra gli stessi.

La viabilità di previsione, individuata dal vigente PRGC, comprende:

- le penetrazioni da sud con l'accesso al molo VII attraverso la zona industriale;
- un sistema intermedio di collegamento intervallivo;
- una circonvallazione a mare lungo le rive.

Si segnalano le seguenti esigenze:

- Integrare il piano regolatore con previsioni organiche e generali di assetto della viabilità verificando e organizzando in un nuovo schema le soluzioni di settore già contenute nei piani urbanistici di cui si dispone, con particolare riferimento al piano particolareggiato del centro storico.

Verificare il sistema viario conformemente alla nuova organizzazione dei servizi migliorando il grado di relazione tra gli stessi.

Migliorare lo schema della viabilità di previsione delle zona sud della città con particolare riferimento all'asse di scorrimento longitudinale tra p.le De Gasperi e via Brigata Casale di collegamento del Borgo S. Sergio.

- Approfondire le problematiche connesse con l'accessibilità alla città da nord individuando le soluzioni ottimali anche attraverso la ristrutturazione dei tracciati viari esistenti (SS 14).

Eliminare la bretella autostradale Padriciano-Basovizza, già esclusa dal piano regionale della viabilità, in considerazione delle forti implicazioni generate da questo tratto autostradale con la macchina di luce di sincrotrone.

Prevedere, la possibilità di evitare l'attraversamento veicolare della frazione di Prosecco in previsione della prossima apertura dell'omonimo svincolo autostradale.

Dovrà essere attentamente verificata ed individuata nel PRGC la viabilità di quartiere riguardante in particolare la zona residenziale di completamente in parte già urbanizzata; tale integrazione consentirà di garantire la realizzazione di interventi residenziali nelle zone di espansione che gravitano su assi stradali compresi in zona di completamento, attualmente inadeguati ad accogliere incrementi di traffico.

Si segnala l'esigenza di integrare il PRGC con il sistema dei parcheggi in modo tale che il piano regolatore costituisca, anche per questo specifico settore, un quadro di riferimento chiaro e coerente con gli strumenti settoriali già assunti (programma urbano dei parcheggi) e in via di formazione (piano urbano del traffico).

Progetti

Dalle risultanze delle analisi fin qui condotte emerge un quadro diagnostico che identifica alcuni precipui caratteri e connotati urbanistici della città di Trieste che caratterizzano scenari di tale autonoma evidenza, da poter essere assunti a ruolo di elementi invarianti e parametri diagnostici e pianificatori incontrovertibili. Tale potente complesso sintomatico non si limita a singole emergenze topiche ma

interessa tessuti assai estesi caratterizzati e completi che possono certamente indirizzare il piano.

La migliore specificazione di questi scenari propositivi costituiranno elementi di dibattito e verifica partecipativa in quanto raccolgono le linee guida del piano in cui indicate.

Si elencano le seguenti tematiche esemplificative di quanto detto sopra.

- La mobilità: piazze, pedonalità, viabilità, parcheggi.

Il piano è per propria natura lo strumento deputato al controllo delle trasformazioni territoriali, che opera fundamentalmente attraverso indici volumetrici di regolamentazione dei “ pieni ”, dove strade, piazze, slarghi, spazi verdi, sono elementi di risulta, in un processo che tende ad escluderli “ in negativo” dal tessuto della città. In realtà l’immagine della città che ognuno coglie è proprio legata a questi spazi “negativi” a cui lo strumento urbanistico non attribuisce dignità. E’ necessario invece che trovino una definizione attraverso specifici progetti di sistemazione, in uno strumento che non può limitare la sua funzione alla sola disciplina urbanistica, ma che deve invece avere la capacità di riorganizzare gli spazi entro cui si sviluppano e crescono i rapporti sociali di cui vive la città.

- I grandi servizi e le attrezzature a scala regionale e provinciale: razionalizzazione organizzativa e funzionale dei presidi ospedalieri, dei poli universitari, dei centri di attività scientifica, ecc.

- La città di Trieste e le sue frazioni di S.Croce, Prosecco, Contovello, Opicina, Banne, Trebiciano, Padriciano, Gropada, Basovizza, con valutazioni relative:

alle funzioni da confermare e localizzare(residenza e terziario)

alle funzioni da decentrare anche in considerazione della possibilità di collegare in tempo reale, a mezzo di fibre ottiche e sistemi informatizzati, i diversi insediamenti(città cablata);

alle funzioni da espellere (aree dismesse): campi profughi, l’area dell’ex ospedale Psichiatrico Provinciale, le Caserme (Vittorio Emanuele, di via Rossetti, Caserma di Montebello, Caserma Duca delle Puglie, Ospedale Militare di via F.Severo),ecc.

- Il turismo

Il territorio triestino è un contesto di grande pregio ambientale e monumentale, complessivamente ben conservato e dovrà essere dotato delle strutture ricettive e delle attrezzature necessarie per il suo inserimento in circuiti internazionali culturali e ricettivi e per la sua migliore fruizione da parte di una popolazione sana, longeva e per lo più scevra da problemi economici primari che per caratteristiche socio culturali e per cultura del tempo libero, ne richiede un utilizzo sempre più accentuato.

Dovranno essere migliorate le possibilità di fruizione dei litorali, della balneazione estiva e della nautica da diporto che pure implicano rilevanti questioni di mobilità, stazionamento veicolare ed attrezzature dei lidi.

- La residenza e la qualità della vita, i servizi a scala urbana e di quartiere.

La struttura demografica della popolazione caratterizzata da un decremento demografico e da un aumento dell'età media, induce il sottoutilizzo delle unità abitative storiche che raggiungono valori di 400-500 mc. procapite, soprattutto in centro storico, dove oltre tutto si verifica la presenza di molte unità sfitte.

Un migliore sfruttamento delle volumetrie esistenti si realizza nella prima fascia periferica e aumenta nelle zone di edilizia economica e popolare, dove peraltro diminuisce il tasso di servizi di base e soprattutto quello dei servizi rari.

Tale situazione dovrebbe essere riequilibrata nel contesto della ripianificazione urbana anche attraverso l'utilizzo di zone (ad esempio portuali o ex produttive) di fatto dismesse, da riutilizzare come sedi di servizi o di componenti insediative, che risulterebbero spesso di buon pregio architettonico.

Il patrimonio edilizio centrale, non trovando una forte domanda d'uso residenziale, registra interventi manutentivi contenuti nell'entità e nell'economia con situazioni di abbandono ed obsolescenza assai numerose.

L'area a mare antistante il centro storico, a destinazione portuale, compresa tra il Porto Vecchio e il bacino della "Sacchetta" con previsioni specifiche per le attrezzature attualmente insistenti sull'area (Piscina Bianchi, Mercato Ittico, Società veliche, Centro congressi e Stazione marittima, Magazzino vini, ecc.).

Le aree produttive dismesse (ex Esso) - problematiche di ordine metodologico urbanistico ed economico.

Le aree produttive di nuovo impianto (terrapieno di Barcola, ex discarica di via Errera) individuazione delle modalità di utilizzazione ed edificazione del suolo precisando gli interventi per il corretto inserimento delle attività produttive nel contesto ambientale.

Le aree da destinare a negozi specializzati, esercizi caratteristici, piccoli mercati, da localizzare nel centro storico, capaci di determinare una forte attrazione e di rivitalizzare tali aree; il progetto sarà accompagnato da uno studio dettagliato sulla accessibilità alle zone, sulla pedonalizzazione di alcune aree, sulla individuazione di aree da destinare a parcheggio di servizio; sugli elementi architettonici in grado di dare una connotazione caratteristica alla zona rendendola punto di riferimenti per quel particolare settore commerciale.

SCELTE DI PROGETTO

I collegamenti viari

L'accesso viario da nord. Alternative

Le difficoltà orografiche ed i problemi di impatto ambientale hanno fin qui disincentivato ogni ipotesi risolutiva del problema dell'accessibilità da nord, in altri termini dal resto d'Italia.

Il problema di accesso da nord è risolto con la previsione di due gallerie che colleghino rispettivamente il tratto di Strada del Friuli all'altezza dell'ex dazio con la zona del Faro. e la zona del Faro con la Via Tor San Piero e quindi con Largo Roiano.

L'accesso viario da sud

Nel progetto è indicata una soluzione per il tracciato di collegamento autostradale al porto industriale.

La pendenza viene affrontata con una curva in galleria che consente il disimpegno tra le due direttrici di marcia senza più fare uso del cosiddetto snodo ad H.

In sede di progettazione attuativa del tracciato stradale appare opportuno una consistente riduzione della estensione dei raccordi viari dello svincolo tra GVT e Padriciano, ai fini di una minore dispersione di aree di pregio naturale.

Si è previsto il collegamento in galleria dalla salita di Via del Cacciatore che parte dalla Rotonda del Boschetto fino alla via Rossetti.

Gli assi principali del collegamento urbano

Numerose le alternative progettuali che sono state proposte per il collegamento da Miramare a Piazza Unità, attraverso Piazza Libertà, che peraltro, senza gli opportuni disincentivi potrebbero fatalmente produrre una maggiore penetrazione a poli di così elevato pregio urbanistico.

In tale contesto si è previsto il cappio a doppio senso, dal Ponte di ferro a Piazza Libertà e viceversa che, liberando viale Miramare realizza la prospettiva del nuovo accesso viario alla città da nord.

Tra il Faro della Vittoria e Piazza Libertà

Alla soluzione del nodo di Piazza Libertà - oggi evidentemente caotico - è stata dedicata rilevante attenzione, partendo, in ogni ipotesi dalla scelta di sdoppiare i flussi di traffico in entrata e uscita e, più precisamente,

riservando la sede attuale di Viale Miramare all'accesso alla città da Greta a Roiano.

Il nodo di Piazza Libertà

La circuitazione più appropriata attorno al Borgo Teresiano porta ad utilizzare la via Ghega come uscita dalla città, tralasciando l'uso di via Cellini e innestandosi in sotterranea sia in direzione Viale Miramare sia verso la Stazione di Campo Marzio. La superficie di Piazza Libertà sarà così impegnata, in modo rotatorio, da flussi più lenti e di interesse locali, così da facilitarne il recupero alla pedonalità e dall'arredo urbano.

Lungo le Rive

I modi di impegno delle Rive, in termini di collegamento, devono essere definiti contestualmente e/o alternativamente al sostanziale problema del collegamento tra il Porto Vecchio ed il Porto Nuovo per il quale è formulata l'ipotesi di una soluzione di autostrada sotterranea lungo le Rive che non possa dar luogo ad intrusioni nel centro storico con variazioni su punti di accesso e uscita per favorire parcheggi di grande dimensione.

In questo senso andrà riorganizzato un sistema di parcheggi sotterranei a nastro a servizio del centro storico.

Questa soluzione di tipo complessivo, potrebbe ovviamente realizzarsi per fasi.

La nuova circuitazione del Borgo Teresiano

L'ipotesi di interruzione delle rive e di canalizzazione sotterranea del traffico consentirebbe di usare corso Cavour dopo via Milano come strada terminale a traffico lento. La salita lungo via Milano verso via Coroneo rimarrebbe confermata, mentre le vie Filzi e S. Spiridione, nonché, XXX Ottobre e Alighieri con la via Roma collegherebbero a sensi alterni via Ghega in uscita con il Corso Italia in entrata. Tutto il Borgo Teresiano ne risulterebbe decongestionato e facilmente disponibile a ipotesi di pedonalizzazione totale e/o parziale.

Da Via Carducci a Viale .Miramare

La via Carducci acquisirebbe nell'ottica di tale circuitazione una direzione prevalente d'uso verso l'esterno innestandosi in via Ghega (mentre il senso doppio sarebbe conservato, ed in qualche modo ripreso, solo da Piazza Oberdan ai Portici di Chiozza).

Da via Cantù a via Valerio

Si è previsto un by-pass in galleria che esclude dalla circolazione di attraversamento il tratto di statale che interessa il polo universitario, riducendolo a viabilità locale a traffico lento di accesso al polo universitario stesso.

Dalla Rotonda del Boschetto a via Rossetti

La “circonvallazione interna” prosegue collegando, a partire dal primo tornante di via del Cacciatore, il Boschetto con la parte alta della Caserma a di via Rossetti, da dove proseguirà per S. Anna e Borgo S. Sergio.

Risalite lungo i compluvi

Da Barcola al Faro; da Roiano; da Via Commerciale; dall’Ospedale Psichiatrico; Alle esistenti ed ipotizzate circonvallazioni a monte della città risulta necessario risalire agevolmente. In questo senso, oltre alle risalite da Barcola e da Roiano, è stata prevista la razionalizzazione del tracciato di via Romagna a partire da via Catullo per connetterla a sud verso via Monte Grappa; inoltre la razionalizzazione della sede di via del Castagneto a partire da via Fabio Severo.

Da Piazza De Gasperi ai Poggi S. Anna

Ipotizzando un sotto passo all'Ippodromo si realizza un collegamento con la viabilità retrostante il cimitero di S. Anna, destinato a scaricare la galleria di Piazza Foraggi ed a proseguire l'asse parallelo a quello viale D'Annunzio-via Flavia.

Da Poggi S. Anna a Borgo S. Sergio

L'asse alternativa alla Foraggi-Valmaura prosegue dirigendosi verso l'estremità sud di Borgo S. Sergio, dove si connette con quella viabilità principale che a sua volta si ricollega con gli assi principali verso Muggia.

Ancora un tratto in galleria connette la viabilità a terga di S. Anna con Borgo S.Sergio, fungendo anche da “ritorno”.

Il sistema delle gallerie

Trieste, come noto, ha una fitta ramificazione di cunicoli che, sotto utilizzati o non usati, rappresentano una indubbia risorsa in termini di percorsi alternativi in un momento in cui il traffico urbano presenta punte eccezionali. Se ne è perciò immaginata l'integrazione nel sistema viario ed il ricondizionamento geometrico.

Completamento delle reti

La viabilità interna ha registrato numerosi interventi di razionalizzazione, con creazione di by-pass e disimpegni dei nodi di traffico.

Tra questi si deve ricordare:

- La rettifica di Strada del Friuli, onde consentirle di disimpegnare meglio il collegamento tra Piazza Unità e Prosecco;

- La rettifica di Via Romagna;

- Le rettifiche di Via Castagneto;

- Il tunnel tra Via Valmartinaga e viale Miramare, onde fruire di una seconda via di accesso a Roiano dal viale stesso;
- A servizio della Città Vecchia ma soprattutto per accedere ai parcheggi interrati sotto il parco della Rimembranza è stata prevista una galleria da Piazza S. Silvestro a Piazza Sansovino, con il tratto terminale parallelo alla già esistente Galleria Sandrinelli;
- Infine sono state previste una serie di collegamenti e strade pedonali atte a decongestionare alcune parti della città: collegamento pedonale tra via Mamiani e via Colautti; collegamento pedonale tra via S. Martino e via Felluga; collegamento tra via dei Cordaroli e via Solitro.

Ferrovia Campo Marzio-Erpelle

E' possibile prevedere il ripristino della linea ferroviaria almeno fino a Cattinara, ottenendo così anche una veloce connessione tra i poli ospedalieri Burlo Maddalena-Cattinara.

Un eventuale prolungamento potrebbe raggiungere Draga S. Elia in comune di S. Dorligo della Valle.

Inoltre si dovrebbe potenziare l'asse metropolitano Trieste-Aeroporto regionale di Ronchi.

E' pertanto opportuno il recepimento del circuito ferroviario ad uso metropolitano con la realizzazione di una serie di parcheggi di interscambio lungo le circonvallazioni ferroviarie: esterna in superficie ed interna in galleria, nonché collocazione di stazioni.

Metropolitana leggera di superficie e trasporto pubblico

Un servizio di metropolitana leggera di superficie, in grado di assorbire grossa parte del flusso di passeggeri che movimentano i molti autobus di linea, potrebbe essere installato lungo la via Carducci con percorsi verso Valmaura e verso Barcola ed itinerario: Miramare - Barcola - Roiano - Stazione - Carducci - Foraggi - Valmaura - Muggia.

Questo dovrebbe scambiarsi con un sistema di autobus, trasversale alla direttrice principale dei flussi di mobilità su trasporto pubblico.

ACCESSIBILITÀ' ALLA CITTÀ'

Rilevanti sono i problemi di accessibilità, di collegamento con i sistemi infrastrutturali extraurbani, e anche tra le diverse parti della città.

Non meno cospicui si rivelano i problemi di mobilità, traffico e sosta che caratterizzano l'uso dinamico del sistema urbano.

Dati estremamente interessanti sono dedotti, in proposito, dalle parti analitiche dello Studio Bonifica, del Piano urbano del Traffico elaborato da CSST e dal Programma urbano dei Parcheggi della FIAT Impresit, nonché, dal Piano Provinciale della Viabilità, tuttora in fase di elaborazione.

Per quanto riguarda le infrastrutture "esterne" alla città sembra conclusiva la scelta, implicante delicati problemi di impatto, del perfezionamento della rete autostradale.

Perdura un uso promiscuo ed intensivo dell'accesso da nord, attraverso la Costiera, che richiede disincentivi al traffico pesante e veloce di punta.

Assume valore di scelta incontrovertibile la avanzata realizzazione del collegamento autostradale da sud-est che, agli svantaggi connessi con i notevoli costi, la complicazione e la lunghezza del tracciato, accoppia il vantaggio del non coinvolgimento della parte urbana e residenziale della città.

SOSTA VEICOLARE

In sede di progetto sono state recepite tutte le localizzazioni del Programma urbano dei parcheggi e ad esse si sono aggiunte alcune altre possibilità ubicazionali (Parco della Rimembranza, Piazza Oberdan, Sacchetta, Piazza Venezia, Piazza Libertà, Piazza Ponterosso ecc.).

Si è prevista inoltre la localizzazione di un parcheggio per circa 2000 posti nella zona di Campo Marzio che, assieme a quello del Silos e di Fabbrica Macchine, potrebbe fungere da parcheggio scambiatore nell'ottica della disincentivazione dell'accesso veicolare nel centro storico.

Un parcheggio, anch'esso con funzioni di attrazione di sosta è stato previsto in testa al Tram ad Opicina.

Inoltre è stato previsto un parcheggio interrato sotto Campo S.Giacomo di fronte alla chiesa, sul lato a valle, uno sotto Piazza Puecher ed il recupero dell'ex Filodrammatico con annessi parcheggi.

Il criterio da seguire nella ridefinizione di priorità ed opportunità deve comunque risultare quello che discrimina tra parcheggi localizzati di piccola dimensione ed auspicabilmente di basso costo, necessariamente accessibili attraverso l'intrusione di pochi ma fastidiosi mezzi veicolari nell'ambito urbano, e parcheggi di grande dimensione che, pur baricentrici rispetto ai luoghi di destinazione debbono risultare accessibili, tramite collegamenti dedicati, direttamente dagli assi principali

di

traffico,

onde

evitare

l'inconsulto accrescimento di traffici non desiderati per i quali le sedi viarie di penetrazione non risultano idonee.

Criteri

Il criterio prescelto per categorizzare i parcheggi in base alla loro funzionalità consente di distinguerli in:

- A. Parcheggi centrali con elevato numero di posti auto.
Possono essere ubicati centralmente, purché connessi su circuiti esterni di adeguata portata, altrimenti producono intasamenti dei circuiti interni, quasi sempre gracili.
- B. Parcheggi periferici con elevato numero di posti auto.
Sono i cosiddetti parcheggi di interscambio o satellite; devono essere connessi su circuiti esterni di capacità adeguate, vanno collegati al centro con shuttles o strade meccaniche.
- C. Parcheggi centrali con ridotto numero di posti auto, organizzati su circuiti veicolari interni. Sono “delicati” in quanto inducono flussi che possono diventare parassiti.
- D. Parcheggi centrali con ridotto numero di posti auto, articolati su loop connessi a circuiti esterni. Sono parcheggi analoghi a quelli indicati al punto A, ma con un minore numero di posti auto ed una localizzazione più diffusa, e devono essere riferiti a destinazioni mirate e calibrate.

IL PORTO

Si è detto del ruolo che il porto ha rivestito nella formazione e conformazione della struttura urbana triestina. Si ricorda che fino ai primi anni del '900 città e porto furono un'unica inscindibile entità, traendo vita l'una dall'altro e identificandosi nel volto complessivo di una Trieste importante come città-mercato porto dell'Europa centrale.

Ragione stessa di vita per la città, il porto va visto come completamento fisico della stessa, nodo infrastrutturale plurimodale e sede di attività economiche.

In quest'ultima veste, che sia storicamente che razionalmente prevale e deve prevalere sull'aspetto trasportistico, l'attività portuale deve tornare a saldarsi con quella emporiale della città.

Per quanto ingenti siano state le risorse impiegate nell'adeguamento infrastrutturale e nei collegamenti, il porto di Trieste, tecnologicamente adeguato, stenterà perennemente a staccare la concorrenza se non rientreranno in gioco le storiche sinergie con i contesti di cultura finanziaria ed emporiale di cui, seppure in modo latente, è ricca la città.

Il di più di servizi immateriali e di know-how economico-commerciale che Trieste deve essere in grado di dare ha costituito, e deve tornare a costituire, la ricchezza che la città deve riuscire a trarre dal porto ed il porto dalla città.

Ferma restando la giurisdizione dell'Autorità Portuale sulla pianificazione e sulla destinazione finale degli ambiti portuali, ma considerando la rilevanza del rapporto tra il Porto Franco Vecchio e la struttura urbana con cui è interfacciato, oltre alle considerazioni già espresse sulla scarsa potenzialità produttiva di questo polo portuale, sembra opportuno proporre alcune possibili utilizzazioni urbane degli spazi demaniali portuali da Ponterosso a Barcola e dei contenitori esistenti, architettonicamente interessanti.

La mancata pianificazione, da ricondursi innanzi tutto attraverso la definizione di obiettivi congruenti, tra loro compatibili ed economicamente perseguibili ha prodotto per converso una iperprogettualità "patch-work", ad intarsio, che, pur suggestiva in termini compositivi, ha quasi sempre dimostrato i propri limiti concettuali e di integrazione.

L'obiettivo sopra enunciato potrebbe essere conseguito facendo interamente fulcro sul Porto Franco Nuovo, consentendo un uso alternativo di aree e di manufatti edilizi esistenti nel Porto Franco Vecchio.

In tal modo si otterrebbe anche l'importante risultato di ricucire la città con il mare da Barcola fino a Campo Marzio consentendole di appropriarsi di un "quartiere dei docks" che potrebbe sortire l'effetto di una riorganizzazione di funzioni terziarie, produttive, ricettive e del tempo libero.

BORGHI ASBURGICI - RIUSO DEL CENTRO STORICO

Si deve rilevare, a carico della qualità tipologica dei borghi asburgici, una incongruenza tra trama e frammatura di tessuti urbani e manufatti ed ipotesi di riuso secondo il taglio economico-residenziale.

In termini un riuso tutto proiettato verso l'abitazione non sarebbe strategico (mentre lo è in Città Vecchia) anche perché, indurrebbe un deficit peggiorativo nel sistema del parcheggio. Altresì devono essere evitate funzioni che siano attrattive di traffico veicolare individuale.

Per i borghi asburgici, dunque, l'opzione più opportuna va indicata sul doppio fronte:

- della incentivazione all'uso di sistemi di trasporto pubblico;
- della ricerca di categorie d'utenza educate ed orientate.

(Ad esempio i nuclei familiari di ricercatori presenti per stages poliennali, serviti da sistemi di shuttles per le zone di ricerca).

LE ABITAZIONI RURALI INTEGRATE

Il rischio in questa fattispecie è che si intervenga per modificare e/o ampliare eccessivamente gli edifici (visto che di solito non saturano il lotto di pertinenza) o, peggio, che si trasformi irreversibilmente il verde coltivato.

Per conservare contesti culturalmente assai significativi, si sono predisposte apposte normative di carattere cautelativo a salvaguardia delle peculiarità

urbanistico-architettoniche.

ATTIVITA' PRODUTTIVE E TERZIARIE NELL' URBANO

Come già fatto presente sono numerosi gli episodi di insediamenti produttivi, in contesti a specifica vocazione residenziale. Ne deriva il problema della rilocalizzazione delle funzioni eterogenee nonché, la riconversione d'uso degli opifici e delle aree.

A questo scopo, per le diverse zone si sono formulate subzonizzazioni specifiche volte a favorire il trasferimento in ambiti a destinazione coerente con le attività svolte ed a facilitare l'integrazione dei sedimi e dei manufatti nel contesto.

Nell'ambito delle zone produttive (EZIT) vanno riservati spazi per consentire il trasferimento di funzioni di depositi indispensabili, e l'arretramento dal fronte porto che ora occupano in modo non del tutto proprio dal punto di vista funzionale.

Tale razionalizzazione dell'uso del fronte mare per funzioni di trasferimento, scambio ed empori ali, deve essere un obiettivo congiunto di Comune ed Ente Porto.

Inoltre vanno ricavati poli di condensazione non esclusivamente commerciale ma soprattutto terziaria e quaternaria che sappiano avviare e promuovere produzioni scaturenti dalla ricerca.

In tal senso la Fiera, oltre che luogo di scambio di merci di tutte le provenienze, potrebbe essere il centro motore degli scambi economici internazionali.

TEATRI

Si sono confermati gli esistenti che, allo stato, appaiono adeguati.

MUSEI

Il sistema museale è componente organica del contesto urbanistico e culturale triestino.

Esso interagisce localizzativamente con il fronte mare. Ciò evidentemente a partire dal Castello di Miramare, al Museo Revoltella, al Museo ferroviario ed al Polo Museale di Campo Marzio.

Nel sistema museale verranno inclusi la ex Pescheria. e il museo de Enriquez (armamento bellico) che richiede ampi spazi espositivi all'aperto.

In sintesi è composto da:

- Museo del Castello di Miramare- Sala espositiva ex Scuderie

- Museo del Risorgimento - piazza Oberdan
- Museo Scaramangà - via Filzi
- Museo di Storia Patria "Morpurgo De Nilma" - via Imbriani
- Museo Revoltella - via Diaz
- Museo del Castello di S. Giusto - piazza della Cattedrale
- Museo di Storia e Arte - via della Cattedrale
- Cenotafio Winkelmann- S. Giusto
- Orto lapidario - S. Giusto
- Museo della Città da localizzare nell'ex Distretto Militare - via del Castello
- Museo di Storia Naturale di piazza Hortis
- Acquario Marino di Riva N. Sauro
- Sala espositiva da localizzare nella Pescheria - Riva N. Sauro
- Museo Sartorio - largo Papa Giovanni XXIII
- Museo del mare
- Museo ferroviario - stazione di Campo Marzio
- Museo del Teatro da localizzare in via Cavana
- Museo dell'Immaginario scientifico da localizzare nel polo di Campo Marzio
- Museo dell'Antartide da localizzare nel polo di Campo Marzio
- Museo de Enriquez da localizzare nella ex Caserma Duca delle Puglie.

A tal proposito si è prevista la predisposizione di un piano di settore integrante le localizzazioni ed i circuiti di collegamento dei diversi plessi del sistema museale esistente o da integrare.

Il Piano a partire dalle localizzazioni individuate nel PRG, definirà percorsi e sistemi di collegamento ed attraverso consulenze di esperti del campo espositivo, artistico, storico, naturalistico ecc., determinerà la giustapposizione dei diversi centri museali rispetto ai contenitori già esistenti o previsti.

LA RICETTIVITA'

In sede di pianificazione risulta comunque difficile la localizzazione puntuale di attività alberghiere di nuovo impianto. Queste sono state riconfermate laddove esistenti e comunque potrebbero essere sempre ospitate nel contesto del centro urbano in quanto consentite dalla normativa generale.

Le localizzazioni delle unità ricettive si possono riferire, allo stato attuale, a tre poli:

- Il Polo Costiero, che comprende Grignano, Miramare, Barcola
- Il Polo dell'Altopiano
- Il Polo urbano, che comprende i diversi insediamenti, prevalentemente collocati nel Teresiano e Giuseppino.

In proposito va detto come, per sua natura, la trama urbanistica-architettonica dei Borghi, se è valida per le attività emporiali è altrettanto ottimamente predisposta per ospitare attività alberghiere. Pertanto la soluzione ad eventuali richieste di nuovi insediamenti ricettivi potrebbe limitarsi a contemplare normativamente la loro realizzazione, comunque si è specificamente prevista la localizzazione di strutture ricettive a Barcola e nella zona portuale integrata.

E' previsto un Piano di Settore per gli insediamenti turistici, da distribuire nelle varie parti della città a seguito di indicazioni da parte dell'Ente Provinciale del Turismo che dia luogo a 1.000 nuovi posti letto.

Tali localizzazioni potranno essere individuate nell'ambito del centro urbano, zone A e BO, nonchè, nelle zone G1, in conformità alle diverse normative, ovvero, se necessario, istituendosi a variante normativa ad hoc delle previsioni vigenti del PRG.

SPORT

Piscine

La localizzazione di piscine tiene conto della esigenza di una pluralità di dotazioni, per lo più in fregio al mare.

A partire dalla dismissione della Bianchi, le future piscine si sono localizzate:
nella ex Fabbrica Macchine;
sul Molo Fratelli Bandiera.

Nautica da diporto

Il sistema dei ricetti per la nautica da diporto comprende gli approdi delle Sorgenti di Aurisina, S. Croce, Grignano, Barcola, Sacchetta.

Si ritiene che Barcola e la Sacchetta possono essere potenziate a tutto vantaggio della utenza locale, meno disposta a spendere, in ragione di circa 2000 nuovi posti barca.

E' ovviamente considerata la valorizzazione del porticciolo di Cedas.

Inoltre è auspicata la fruibilità per la nautica della costiera nord del Porto Vecchio, anche in composizione con la localizzazione nel suo ambito di una Fiera del mare e della nautica.

E' stato localizzato inoltre, sull'Altopianoun Campo di Tiro a Segno e Tiro a Volo olimpionico.

BALNEAZIONE

Considerazioni a parte merita il problema della fruizione dei litorali e della balneazione estiva e della nautica da diporto che da solo implica rilevanti questioni di mobilità, stazionamento veicolare ed attrezzature dei lidi.

Lungo tutto il lungomare è prevista una estensione della zona per la balneazione con i servizi necessari, da risolvere in termini di progettazione dell'arredo urbano relativo.

Sono altresì riconfermati ed ampliati gli insediamenti balneari storici sulla riva Traiana (bagno Ausonia), sul Molo F.lli Bandiera (Lanterna) e sulla riviera di Barcola.

IL VERDE

E' facile la deduzione che quote di verde manchino nelle parti più storiche e di fronte mare e debba essere meticolosamente curata ogni possibile occasione di acquisizione anche modesta soprattutto in sede di riconversione di componenti urbane obsolete.

L'arredo urbano merita in sede di finitura pianificatoria, maggiore attenzione in relazione alla qualità edilizia ed urbanistica della città.

Il piano prevede l'intreccio tra il sistema del verde discendente dall'altopiano e la città che risale le alture lungo i compluvi.

Si sono richiamate tutte le possibilità di connessione strutturale e funzionale tra diverse parti del verde utilizzando passeggi ed, ove possibile, realizzando o confermando ipotesi di percorsi protetti, pedonali e piste ciclabili.

Nel sistema del verde pubblico, di pubblico interesse e dei percorsi protetti sono, ovviamente, ricompresi tutti gli elementi di rilievo storico-paesaggistici del territorio di Trieste.

Il sistema indica le aree dei boschi densi, di nuovo impianto e quelli sotto attività manutentoria corrente; le radure, doline, lande, le aree di interesse agricolopaesaggistico e silvo-zootecnico di particolare pregio storico, paesaggistico, ambientale.

Comprende anche i giardini pubblici, le piazze giardino, i siti paesaggistici urbani e le ville giardino.

All'interno del sistema del verde sono indicate anche ulteriori perimetrazioni relative alle specifiche tipologie di verde o di vegetazione.

Più in sintesi, il sistema del verde pubblico, di pubblico interesse e dei percorsi protetti, comprende sia il "verde primario", ovvero Parco del Carso, ambiti di tutela ambientale, parchi urbani, boschi, ville giardino, piazze giardino, giardini pubblici e viali alberati, sia il verde di interesse pubblico o privato, ripariale, patrimoniale o di altri enti pubblici di pertinenza (scuole, musei, ospedali, caserme, ecc.), sia il verde di connessione di importanza strategica per le aree urbanizzate.

Nel sistema del verde e dei percorsi protetti sono comprese le mete paesaggistiche e le posizioni dominanti con visuale paesaggistica opportunamente identificati con apposita simbologia.

Per percorso protetto si intende la viabilità rurale e gli altri percorsi urbani che tendenzialmente devono essere liberati dal traffico veicolare intenso, ovvero i casi in cui la decelerazione del traffico è già in corso, o, ancora casi in cui pur non potendo essere ridotta l'intensità del traffico, devono essere instaurati opportuni accorgimenti per una maggiore protezione dei pedoni (viale alberato).

I percorsi protetti comprendono l'intero fronte mare del demanio marittimo.

Comprendono, inoltre, le tranvie elettriche ed alcune parti del sistema ferroviario dismesso.

Naturalmente il sistema del verde e dei percorsi protetti include anche alcune aree ricadenti nelle zone territoriali omogenee A, B, C e aree per servizi con particolari pregi orografici, forestali, vegetazionali, idraulici, ambientali e più in generale paesaggistici e storico architettonici. In tali casi gli interventi dovranno tenere conto di questi valori, a partire dalla catalogazione delle essenze arboree e di ogni altra valutazione di impatto ambientale al fine di perseguire i principi della legislazione nazionale e comunitaria per la conservazione dello stato di fatto.

Nel sistema del verde sono schematicamente indicati gli spazi protetti per la realizzazione di nuove piazze nella periferia urbana le cui caratteristiche architettoniche dovranno essere specificate nel piano attuativo del verde pubblico.

DISCARICHE

Le previsioni per il completamento della grande viabilità da nord e da sud indurranno l'escavazione di gallerie; analogamente la previsione dei parcheggi sotterranei e delle gallerie di progetto per la viabilità urbana ed extraurbana indurranno produzione di inerti più o meno pregiati ponendo il problema del trasporto e della discarica degli stessi.

Ad esempio il completamento della grande viabilità a sud porterà alla "produzione" di circa 200.000 mc di materiale inerte, in gran parte pregiato e di dimensioni notevoli.

Complessivamente, ed in termini indicativi, si può prevedere l'escavazione di circa 200-500.000 mc di materiale inerte pregiato e di circa 200-400.000 mc di materiale inerte non pregiato (ruleri) ed incoerente.

Pertanto il fabbisogno di discariche medio sarà di circa 400-600.000 mc/anno per 10 anni.

Per contro le previsioni di ampliamento del Porto Nuovo e quelle della Colmata di Barcola previste in progetto indicano una razionale utilizzazione in questo senso del materiale inerte.

Relativamente alla Colmata di Barcola in termini indicativi si può prevedere che l'area da colmare sarà mediamente di 5 ettari/anno, per una profondità media di 6 metri.

Il sistema di trasporto più razionale per tutti gli inerti sopra indicati sembra quello del trasporto con mezzi diversi (gomma e rotaia) fino alla radice del canale navigabile, il caricamento del materiale su bettoline ed il trasporto fino ai luoghi di utilizzazione (in Porto Nuovo o a Barcola).

LOCALIZZAZIONI

Nelle successive schede di specificazione degli interventi sono indicate le localizzazioni o rilocalizzazione di attrezzature e di servizi di particolare rilevanza strategica, inoltre sono previste ulteriori localizzazioni o rilocalizzazioni qui di seguito brevemente richiamate:

OSPEDALE MILITARE

In posizione prossima al Tribunale, lungo via Fabio Severo si trova il plesso medesimo di prossima dismissione; malgrado la carenza di posti auto propri che potrebbe in qualche modo essere compensata dalla apertura del parcheggio di Foro Ulpiano, visto anche l'interesse architettonico, esso potrebbe divenire sede di istituzioni universitarie o para universitarie.

VILLA NECKER

In caso di dismissione se ne prevede l'uso per l'estensione del polo umanistico universitario e l'apertura del parco retrostante come parco urbano e di quartiere.

CASERME

Rientrano nella Scheda di Specificazione Zona Caserma di Via Rossetti e nel piano attuativo conseguente.

CENTRO AGROALIMENTARE

Si è ipotizzata la unificazione del Mercato Ortofrutticolo e del Mercato Ittico, completato da alcune attività di trasformazione dei prodotti alimentari e la collocazione nell'area ex Gaslini

MOTORIZZAZIONE CIVILE - E' stata localizzata in zona EZIT nei pressi del Canale Navigabile

Viene inoltre previsto l'ampliamento dei Cimiteri di Basovizza e Trebiciano.

DIMENSIONAMENTO INSEDIATIVO

Il Piano prevede l'insediamento di 239.520 abitanti ricavati applicando le metodologie previste dal DPGR 0126/95 per aree campione così come si desume dalla Relazione di controdeduzione alle riserve regionali e dalla documentazione integrativa trasmessa alla Direzione regionale della pianificazione in data 30.5.1997.

VERIFICA DEGLI STANDARDS

Nell'elaborato "*verifica degli standard*" sono riportati i conteggi di verifica della dotazione di standard; i servizi elencati nell'elaborato B.a sono stati suddivisi nelle categorie previste dal DPGR 0126/95 e considerati per zone di quartiere, circoscrizioni ed intero sistema urbano.

Fanno parte della Relazione Generale

gli OBIETTIVI, le STRATEGIE e il PROGRAMMA DI ATTUAZIONE

OBIETTIVI E STRATEGIE

La Variante Generale, pur ponendosi in linea di continuità con il Piano Regolatore vigente, prefigura il ruolo della città di Trieste e del suo territorio alla luce di alcuni fatti nuovi:

- I° la fine dell'espansione demografica
- II° la progressiva terziarizzazione delle funzioni produttive tradizionali
- III° le mutate condizioni geopolitiche del confine Nord Est

Queste condizioni di carattere generale discendono dai dati relativi al nostro paese, dalle indicazioni dell'Unione Europea e da quanto è dato di conoscere del sistema geopolitico del Nord Est, e concorrono a determinare quegli aspetti di tipo tecnico urbanistico che rappresentano gli Obiettivi Invarianti che il Piano Regolatore intende perseguire nei Prossimi dieci anni e che si riferiscono ai seguenti temi:

- 1. Viabilità
- 2. Porto
- 3. Industria
- 4. Commercio
- 5. Ricerca
- 6. Residenza e servizi
- 7. Agricoltura e verde

Per ognuno di questi temi vengono enunciati gli Obiettivi che l'A.C. si propone di raggiungere attraverso una Strategia che viene elencata per punti chiaramente previsti dalla Variante Generale al P.R.G.C.

1. VIABILITÀ

Per accelerare e migliorare i collegamenti tra la Provincia di Trieste, la Regione Friuli Venezia Giulia, la Slovenia, la Croazia e le altre destinazioni internazionali, il Piano Regolatore prevede:

- 1.1. il rapido completamento della Grande Viabilità nel tratto Padriciano -Cattinara;
- 1.2. la realizzazione di un complesso intermodale a Campo Marzio all'arrivo della G.V.;
- 1.3. la sistemazione della viabilità lungo le Rive e nel tratto tra la Stazione Ferroviaria e Miramare;
- 1.4. la realizzazione di un circuito ferroviario ad uso metropolitano e promiscuo, utilizzando la galleria della circonvallazione interna, la linea Campo Marzio-Opicina e la linea Campo Marzio - Muggia;
- 1.5. di proseguire con la realizzazione dei parcheggi urbani e di interscambio.

2. PORTO

Al fine di potenziare le funzioni emporiali e terziarie della città, recuperando all'uso produttivo un vastissimo patrimonio infrastrutturale e immobiliare oggi sotto utilizzato o dismesso, e per garantire la massima produttività delle aree portuali - industriali, il P.R.G. prevede che vengano attuati i seguenti punti:

- 2.1. il recupero di una parte delle aree del Porto Vecchio a nuove funzioni integrate di tipo terziario da connettere al tessuto urbano consolidato;
- 2.2. la ridestinazione ed il rinnovo degli edifici posti in fregio alle Rive:
Pescheria - complesso della Piscina --Campo Marzio;
- 2.3. Il potenziamento e l'espansione delle attuali banchine del Porto Nuovo
- 2.4. La creazione di un Terminale per i Traghetti e le relative attrezzature di supporto;

3. INDUSTRIA

In attesa che l'E.Z.I.T. realizzi il Piano Infraregionale per la Zona Industriale di Trieste, San Dorligo e Muggia, L' A.C. ritiene irrinunciabile la destinazione industriale delle aree a sud della città e si propone di valorizzare quei comparti del settore industriale che possono ancora favorire l'occupazione.

La Variante al P.R.G. indica le seguenti scelte:

- 3.1. mantenere la destinazione industriale della Ferriera di Servola;
- 3.2. destinare a Zona portuale-industriale l'Arsenale San Marco;
- 3.3. promuovere il trasferimento in una fascia semi periferica delle attività artigianali e artigianali-commerciali:
- 3.4. prendere atto della destinazione d'uso non industriale di Monte San Pantaleone, ad esclusione delle aree di proprietà E.Z.I.T., via Flavia e Borgo San Sergio.

4. COMMERCIO

Per il settore commerciale, l'A.C. individua aree per la Grande Distribuzione e per i Traffici Internazionali.

Le localizzazioni sono effettuate in zone esterne al Centro Urbano e in prossimità della viabilità principale, in modo da minimizzare il traffico veicolare indotto.

Si prevede:

- 4.1. la previsione di una Zona Commerciale al Dettaglio e per la Grande Distribuzione (Hc) in via Svevo;
- 4.2. la formazione di un'ampia Zona Commerciale a Valmaura, con un parcheggio da utilizzare assieme allo Stadio;
- 4.3. la previsione di un'Area Commerciale Basovizza finalizzata principalmente ai Traffici d'Oltre Confine;
- 4.4. la previsione della collocazione del mercato ortofrutticolo ed ittico nell'area "Ex-Gaslini"

5. RICERCA

La ricerca scientifica definisce al massimo grado il ruolo internazionale di Trieste e guida il processo di riconversione terziaria dei settori produttivi tradizionali, con la conseguente formazione di nuovi posti di lavoro altamente qualificati.

L'A.C. intende proseguire nello sviluppo territoriale di questo settore attraverso le seguenti definizioni:

- 5.1. totale completamento del sito del Sincrotrone a Basovizza;
- 5.2. incentivazione nell'ambito dei confini dell'Area di Ricerca a Padriciano dei programmi di sviluppo urbanistico
- 5.3. completamento del Centro di Fisica e della SISSA a Miramare;

6. RESIDENZA E SERVIZI

La Variante Generale al P.R.G.C. conferma il principio dell'inversione della tendenza edificatoria, dovuta al calo demografico ed alla necessità di salvaguardare le zone periferiche agricole e verdi.

I servizi sono stati dimensionati sulla popolazione esistente, tranne che per le zone di espansione dove saranno ricavati di volta in volta in ragione della nuova popolazione insediabile.

Le indicazioni della Variante sono:

- 6.1. comprendere nella Zona A il Borgo Franceschino, il primo tratto di v.le Miramare ed i borghi di Santa Croce, Prosecco, Contovello;
- 6.2. Individuare una fascia BO in fregio alla Zona A, in presenza di un'edificazione compatta e di alto pregio architettonico:
- 6.3. contenere al massimo la Zona di espansione C;
- 6.4. perimetrazione di Ambiti di Recupero Infrastrutturale in Zona B finalizzati principalmente all'adeguamento delle infrastrutture viarie interne agli ambiti.

7. AGRICOLTURA E VERDE

Le Zone Agricole costituiscono il più alto tipo di salvaguardia attiva dell'ambiente, a condizione che non vengano usate in modo frammentario e che la vincolistica del verde non sia troppo stratificata e tale da disincentivare il presidio antropico sinora esercitato dai residenti.

La Variante al P.R.G. dà le seguenti indicazioni:

- 7.1. definire i limiti massimi dell'estensione urbana in rapporto al territorio agricolo;
- 7.2. attuare gli incentivi atti a soddisfare gli aspetti culturali, produttivi e di uso del territorio carsico;
- 7.3. disincentivare attraverso le N.T.A. la frammentazione del territorio rurale, pur garantendo i diritti degli agricoltori aventi titolo;
- 7.4. individuare le enclave di territorio agricolo ricomprese nel contesto urbano, al fine di favorire le culture specializzate e la loro commercializzazione;
- 7.5. corredare gli Ambiti di Tutela Ambientale di tutte le necessarie attrezzature di servizio e di sostegno.

MODALITÀ D'ATTUAZIONE

Il Piano Regolatore si distingue in due parti; la prima riguarda il territorio che si attua attraverso autorizzazioni e concessioni edilizie e si riferisce al territorio consolidato, laddove soprattutto le opere di urbanizzazione e le grandi infrastrutture sono presenti nel tempo.

La seconda parte riguarda il territorio che si realizza attraverso i Piani Attuativi e si riferisce alle Zone di espansione che sono carenti di standard e alle Grandi Riconversioni Urbanistiche, sia di tipo sostitutivo che di recupero edilizio.

Sono altresì ricomprese nel territorio che si realizza mediante Piani Attuativi quelle Zone assoggettate a giurisdizioni particolari, per le quali è previsto di stipulare delle Intese tra l'Ente competente e l'Amministrazione Comunale.

Indubbiamente gran parte degli Obiettivi Invarianti del P.R.G. riguardano la parte di territorio che si realizza attraverso i Piani Attuativi.

Indichiamo di seguito i principali piani previsti dalla Variante Generale, e che rivestono un'importanza centrale per la attuazione della strategia urbanistica dell' A.C.:

1. PIANI ATTUATIVI DEI CENTRI STORICI PRIMARI E NUCLEI DI INTERESSE AMBIENTALE DI TIPO A

Essi sono:

CENTRO STORICO

PROSECCO

SANTA CROCE

CONTOVELLO

2. AMBITI DI RECUPERO DEL SISTEMA URBANISTICO - INFRASTRUTTURALE

Si tratta di 40 ambiti previsti in Zone residenziali di tipo B, principalmente situati in aree periferiche carenti sotto il profilo della infrastrutturazione viaria.

In tali Zone lo sviluppo edilizio è subordinato, in caso di interventi effettuati dopo la cadenza della deroga temporale, all'approvazione di uno Studio Programma esteso all'intero ambito.

3. PIANI REGOLATORI PARTICOLAREGGIATI DI INIZIATIVA PUBBLICA O PRIVATA COSI' COME INDICATI NELLE SCHEDE DI SPECIFICAZIONE DEGLI INTERVENTI

Si tratta di 13 Ambiti riferiti ad aree problematiche, sia di completamento che di espansione.

Sono aree relative ai Grandi Servizi o ai Complessi Produttivi a forte riconversione strutturale.

Attraverso la progressiva attuazione di questi Piani Particolareggiati si ottiene il riordino di molte parti della città urbanizzata e di alcune parti nodali del sistema periferico e carsico.

Questi piani permettono inoltre la realizzazione di opere che migliorano il funzionamento della macchina urbana, in ordine al traffico, alla distribuzione commerciale, al riuso dei grandi contenitori dismessi, alla cultura ed al tempo libero.

Gli Ambiti Individuati dal P.R.G. hanno i perimetri prescrittivi.

Essi sono:

1. GRIGNANO - CENTRO DI FISICA TEORICA
2. RIVIERA DI BARCOLA
3. ROIANO
4. CAMPO MARZIO - AREA MERCATO ORTOFRUTTICOLO
5. ZONA CASERME VIA ROSSETTI
6. OSPEDALE PSICHIATRICO
7. GASOMETRO - BROLETTO
8. EX CAMPO PROFUGHI DI PADRICIANO
9. AREA COMMERCIALE DI VALMAURA
10. CENTRO AGROALIMENTARE
11. AREA COMMERCIALE DI BASOVIZZA
12. RIVE
13. PASSEGGIATA NAPOLEONICA

4 ACCORDI DI PROGRAMMA

Per la definizione e l'attuazione di opere che richiedono un'azione integrata di più soggetti pubblici o privati è possibile promuovere Accordi di Programma, al fine di assicurare il coordinamento delle azioni, dei tempi e dei finanziamenti per la realizzazione delle opere medesime.

5. RAPPORTI CON GLI ENTI REGOLATI DA LEGGI STATALI O REGIONALI

Per gli Enti ai quali sono attribuite specifiche funzioni di pianificazione territoriale, quali il Porto, l'EZIT e l'Area di Ricerca, il P.R.G. indica i perimetri degli Ambiti di competenza in modo indicativo; e gli stessi, ancorché le destinazioni d'uso degli edifici, potranno essere modificati in sede di redazione dei rispettivi Piani Attuativi

L'A.C. nell' ambito della programmazione di propria competenza, si riserva di definire le fasi ed i tempi degli Strumenti Attuativi dei PRG.

PROGRAMMA D'ATTUAZIONE

Il P.D.A. delle previsioni di Piano si riferisce al raggiungimento di quegli Obiettivi Primari che ne costituiscono l'ossatura e per i quali l'A.C. predispone un elenco di priorità.

In questo elenco sono ricompresi i progetti che l'A.C. attua direttamente e che prevedono interventi espropriativi di beni vincolati nei tempi consentiti dalla legge. Inoltre l'A.C. stimola ed agevola gli interventi degli Enti e dei Privati, laddove questi concorrono a realizzare gli Obiettivi del Piano medesimo.

1. VIABILITÀ - RACCORDO CATTINARA
2. CITTAVECCHIA
3. SISTEMAZIONE RIVE
4. ROIANO
5. PADRICIANO (ex campo profughi)
6. CASERMA DI VIA ROSSETTI
7. AGROALIMENTARE
8. POLO MUSEALE DI CAMPO MARZIO
9. ZONA COMMERCIALE DI VALMAURA -
10. PARCHEGGI
11. ex O.P.P.
12. BARCOLA
13. CENTRO DI FISICA - SISSA
14. METROPOLITANA
15. GASOMETRO

INTERVENTI ESPROPRI	INTERVENTORI	
1 VIABILITÀ - RACCORDO CATTINARA		A C.
REGIONE	X	
2 CITTAVECCHIA	AC. PRIVATI	X
3 SISTEMAZIONE RIVE	AC. EAPT	
4 ROIANO	AC. DEMANIO PRIV	
5 PADRICIANO ex campo profughi	A C. PRIVATI	X
6 FIERA DI VIA ROSSETTI	A C. DEMANIO PRIV	X
7 AGROALIMENTARE	PRIV DEMANIO	
8 POLO MUSEALE DI CAMPO MARZIO	A C. FFSS EAPT PRIV	X
9 ZONA COMMERCIALE DI VALMAURA	A C. PRIVATI	
10 PARCHEGGI	A C. PRIVATI	X
11 ex O.P.P.	A C. USL UNIVERSITA'	
12 BARCOLA	A C. PRIVATI	X
13 CENTRO DI FISICA - SISSA	AC. SISSA	X
14 METROPOLITANA	A C. FF.SS.	
15 GASOMETRO	A C. ACEGA ACT	