

Sintesi degli *Incontri CeNSU* (luglio-ottobre 2012) svoltisi a partire dalle Direttive di Giunta Comunale dd.22.11.2011 quale apporto collaborativo per l'elaborazione della nuova variante al PRGC

Il presente documento di sintesi, elaborato dall'ing. Caterina Lettis, riassume i temi-cardine emersi dagli interventi dei relatori dei cinque incontri promossi dal CeNSU tra luglio e ottobre 2012 e del moderatore ing. Flavio Piva:

24.07.2012 – L'urbanistica a Trieste e in Italia 1962-2012:

arch. Enzo Spagna – Il PRGC di Trieste 1962 - 2012

ing. Dioniso Vianello – Alcuni temi-cardine dell'urbanistica in Italia 1962 - 2012

26.09.2012 – Cultura e nuovo cosmopolitismo

prof. Domenico Romeo – Trieste città della scienza

dott. Livia Amabilino - Trieste palcoscenico identitario

dott. Valentina Zonca – Trieste multicultural: che città vede la cultura?

prof. Khaled Fouad Allam – Trieste e le frontiere simboliche

prof. Laila Wadia – Trieste, bilancio di un'integrazione

17.10.2012 – Consumo di suolo e sicurezza idrogeologica

dott. Bruno Grego - Il dissesto idrogeologico

dott. Paolo Parmegiani – Il consumo di suolo – un approccio al problema

dott. Giorgio Tamaro – La biodiversità

24.10.2012 – Rinnovo urbano, policentrismo e nuovi strumenti di piano

avv. Giorgio Ceria – L'edilizia pubblica

ing. Ciro Perusini – Il rinnovo urbano

dott. Federico Grim - Fabbisogno residenziale e andamento demografico

30.10.2012 – Aree produttive, mobilità, collegamenti

dott. Pierluigi Maneschi – Storie di portualità: Trieste bella come l'aurora o come il tramonto?

ing. Paolo De Altì – Le aree produttive e il piano EZIT

dott. Walter Senigaglia – Il Piano Industriale del Porto di Trieste

Premessa – dal primo PRGC di Trieste alla variante n.66

- 1 - perequazione**
- 2 - aree urbane dismesse**
- 3 - progetti strategici/qualità dell'ambiente**
- 4 - abitazioni non occupate/social housing**
- 5 - destinazioni d'uso/zone omogenee**
- 6 - città della scienza**
- 7 - immigrazione/integrazione/interazione**
- 8 - sicurezza idrogeologica**
- 9 - consumo di suolo**
- 10 - problema demografico**
- 11 - aree produttive, mobilità, collegamenti**

PREMESSA - Dal primo PRGC di Trieste alla variante n.66

Il primo PRGC di Trieste è stato adottato nel 1965 e, dopo anni complessi e difficili, è stato approvato nel 1969. Era un piano con molti aspetti negativi e criticità; era **sovradimensionato**, in quanto prevedeva una capacità insediativa teorica di 530.000 abitanti, a fronte di una popolazione di 270.000, già in fase di declino demografico. Nel 1981 fu approvata la **variante n.25**, detta impropriamente “**variante dei servizi**”: era in realtà una **variante generale** con attrezzature e servizi pubblici. Avrebbe dovuto ridimensionare la capacità insediativa teorica, ma lo fece solo in parte. Se oggi nel Comune il 50% delle aree è urbanizzato o in via di urbanizzazione, e il patrimonio edilizio e residenziale è fortemente sottoutilizzato - con una presenza di ben 7.500 abitazioni non occupate - lo si deve in gran parte a questa variante che ha ampliato le aree edificabili in maniera eccessiva e irrazionale con effetti che paghiamo a tutt'oggi. Questa variante operava un insufficiente ridimensionamento della capacità insediativa teorica, portandola da 530.000 a 390.000. In seguito c'è stato un adeguamento per i servizi e le attrezzature collettive, un ampliamento delle aree di tutela ambientale, in particolare nelle zone cariche e costiere, e si è attivato un processo di pianificazione attuativa che prima era molto scarso. La variante n.25 del 1981 rappresenta anche l'adeguamento del PRG di Trieste al nuovo piano territoriale regionale (PURG) del 1978. In realtà, accanto a qualche aspetto positivo - revisione dei servizi e delle attrezzature collettive - non c'è ancora un adeguato ridimensionamento della previsione insediativa. Alla fine degli anni '70 la popolazione era già scesa attorno ai 230.000 abitanti, quindi approvare un piano con una previsione insediativa di 390.000 abitanti è stata una leggerezza non ammissibile. Ma gli anni '80 sono stati importanti perché si è riusciti a mettere insieme una pianificazione di settore nel campo dei trasporti, fino all'entrata in vigore dell'ultimo Piano recentemente approvato.

Comunque i piani sono sovradimensionati fino ai primi anni '90, quando si approva la riforma urbanistica con la LR 52/91 e inizia la redazione del nuovo Piano Territoriale (PTR) che ancora aspettiamo, anche se nel 1997 ne era stato presentato un progetto abbastanza completo.

Grazie anche alla LR 52/91 la variante n.25 del PRG si avvia alla sua revisione, che avverrà con la **variante n.66**, adottata nel 1995; era una **variante generale** che faceva notevoli passi avanti rispetto alla variante n.25 anche ridimensionando notevolmente la previsione della capacità insediativa. Aveva alle spalle un accurato sistema di ricerche e studi, e anche una buona elaborazione tecnico-strumentale.

1 - PEREQUAZIONE

La perequazione è utilizzata da anni. E' stata introdotta in quasi tutte le recenti Leggi urbanistiche regionali, e si è tentato di applicarla in moltissimi Piani Regolatori. La sua applicazione è stata scarsa per tutta una serie di problemi, in primo luogo il trasferimento dei diritti edificatori dalle aree dove vengono generati a quelle di atterraggio. **Il CeNSU esclude la possibilità di allocare questi metri cubi dove semplicemente c'è un contraente.** Era un'esperienza che poteva funzionare negli Stati Uniti, dove in molti territori era indifferente dove i metri cubi andassero ad atterrare, ma non era esportabile come tale. La prassi della perequazione necessita di essere corredata da previsioni limitative riguardo alle aree di atterraggio.

2 – AREE URBANE DISMESSE

All'associazione AUDIS (Aree Urbane Dismesse) partecipano i grandi Comuni italiani – ad es. Torino, Bari, Palermo - i grandi promotori - Pirelli, Fintecna - e alcuni gruppi industriali. Confrontando tra loro le esperienze già in atto, l'AUDIS ha elaborato un documento chiamato **“Carta della Rigenerazione Urbana”**: vi sono elencate le 9 qualità che un progetto di trasformazione dovrebbe rispettare per essere valido: qualità urbanistica, architettonica, sociale, economica, ambientale, etc. Questo documento, che all'inizio era una carta di principi, è diventata un **protocollo di qualità**, individuando parametri, criteri, indicatori per valutare un progetto. Questo lavoro è stato testato due anni fa per la regione Emilia Romagna, valutando ex post una serie di progetti nelle varie città: Bologna, Modena etc. Nell'ultimo anno è stato applicato a Roma, su alcuni grandi progetti che dovevano servire per le Olimpiadi - elaborando un documento dal titolo **“Protocollo della qualità urbana per Roma Capitale”**, che contiene una check-list per valutare un progetto - partendo dalla fase di valutazione dei progetti strategici indicati dall'amministrazione. La procedura sarà usata anche dai Comuni di Firenze, Torino, forse Milano; è stata utilizzata anche da molti comuni di media dimensione per la formazione di progetti. Lo si propone anche per i progetti che saranno previsto dalla nuova variante.

3- PROGETTI STRATEGICI / QUALITA' DELL'AMBIENTE

In genere vengono affrontati con **procedure ormai codificate nel rapporto pubblico/privato** e chiusi con variante o accordo di programma. La questione è che negli ultimi 2-3 anni è cambiato tutto. Oggi nei documenti di qualsiasi piano un capitolo dovrebbe essere dedicato a **“Come pianificare nell'epoca della crisi”**: tutto ciò che valeva prima – soprattutto per quanto riguarda il ritmo dell'edificazione, della collocazione sul mercato, etc. - ora non vale più. In un recente convegno ANCE svoltosi a Roma Giuseppe De Rita, presidente del CENSIS, ha ribadito che **quando usciremo dalla crisi le cose non saranno più come prima, e non torneranno più come prima.**

Oggi l'unica cosa che può far disincagliare i progetti urbani importanti, i progetti strategici, è **individuare un elemento pubblico che sia di grande interesse per il Comune, e che abbia concrete possibilità di realizzarsi per quanto riguarda le risorse private.**

Una città come per Trieste dovrebbe puntare sì su grandi progetti (ma pochi) ma anche e soprattutto su: **la cultura, la qualità dell'ambiente e la qualità della vita.** Si dovrebbe inoltre favorire una sinergia tra le istituzioni culturali della città.

Nel grande cartellone illustrativo con gigantografia del Piano Regolatore Comunale appena adottato, nell'atrio del Municipio di Rotterdam c'è scritto *“A plan for your business”*. Abbiamo

recepito il modo in cui loro strutturano il rapporto pubblico/privato; questo modo, entro certi limiti, è stato ripreso anche in Italia e con buoni risultati. In città più piccole, come Utrecht, l'amministrazione ha concentrato tutte le sue forze sulla qualità della vita e dell'ambiente, ma **facendo marketing**, facendosi pubblicità in tutta l'Olanda per richiamare da altre città **immigrazione qualificata**. Questa potrebbe essere una linea d'azione anche per la nostra città.

4 - ABITAZIONI NON OCCUPATE/ SOCIAL HOUSING

A Trieste ci sono oggi **7500 abitazioni non occupate** e 42.000 abitazioni sottoutilizzate su 111.000. Oggi in Italia si sta sgonfiando la bolla immobiliare, e i valori delle abitazioni si abbasseranno. A Trieste il valore è già basso, ma comunque ci sono **9 alloggi sfitti su 100, cioè il 9%** (a Berlino sono in allarme per il 5%). Trieste ha avuto una grande gestione dell'edilizia residenziale pubblica, con le rilevanti esperienze passate dello IACP. Ma negli ultimi anni le linee generali sono cambiate, anche a livello nazionale. Oggi il mercato (i piani complessi dei centri città attirano business) e lo stato (per organizzare edilizia residenziale pubblica strategica) sono chiamati a una responsabilità enorme: se sbagliano ora, sbagliano per i prossimi vent'anni.

Avere 7500 abitazioni non occupate sono un problema che deve essere affrontato dal PRG. Accanto a ciò, la richiesta di edilizia pubblica è molto aumentata. Questo è un problema nodale.

Le direttive affermano di voler **ridurre la capacità insediativa** eliminando ulteriori espansioni, ma si dovrebbe approfondire **con quali strumenti**. Non ci sono molti casi simili in Italia; a Trieste stiamo pagando le conseguenze di scelte sbagliate del passato. La nuova variante dovrebbe recuperare quanto di positivo vi era nella variante 66 e nella variante 118, ma approfondendo alcuni aspetti.

Il problema del **social housing** è difficile. **In passato c'è stata una gestione dissennata del patrimonio pubblico, ne è stata quasi imposta la vendita:** nei condomini il 50% degli alloggi è stato acquisito, l'altro 50% no, così **oggi è difficile riprendere in mano questi immobili**. Con AUDIS si è fatto un convegno su questo tema, e si è fatta una serie di pubblicazioni su quelle che sono state chiamate le "città da rottamare", gli interventi degli anni '60-'70. I soldi pubblici, se ci sono, non possono essere usati in condomini dove il 50% della proprietà è privata.

Il problema in quest'ambito è più di amministrazione che di pianificazione; ma nel ripercorre la storia delle 120 varianti al PRG di Trieste si nota che molte di esse, negli anni '60-'70, riguardavano i piani per l'edilizia economica e popolare; **il Comune, oltre che nella pianificazione generale, era molto impegnato nella formazione e gestione dei PEEP**. L'amministrazione era molto attenta a questo settore, e c'era una legislazione molto più articolata e completa, sia per la nuova edificazione che per il recupero. Una riflessione sul social housing sarebbe dunque opportuna nell'elaborazione della nuova variante.

Va ricordata l'esperienza di Bologna, con il PEEP di Cervellati, e gli scritti di Alberto Predieri sul PEEP in centro storico. Vi era teorizzato uno strumento semplicissimo: costruire alloggi piccoli, per coppie giovani, a prezzi di vendita e canoni di locazione convenzionati con il Comune. Ma se non si abbassa il valore dei terreni per farlo tornare ai valori del passato (10-15% dell'intera iniziativa immobiliare), l'ATER non ce la fa ad acquisire i terreni per il social housing. Quelli del social housing stanno diventando parametri per la normale classe media: c'è una forte richiesta di case a basso costo e questo deve trovare una risposta. Si deve lavorare sia sul costo delle aree che sulle altre componenti del costo.

5 - DESTINAZIONI D'USO / ZONE OMOGENEE

Negli studi preparatori per la variante al PRG del 1992 risultava che, se si fosse voluto collocare all'esterno del perimetro urbano tutte le attività di terziario e produttivo presenti entro la città di Trieste, sarebbe stata necessaria una seconda EZIT. L'economista Marzano dice che **le città devono tornare ad essere luoghi di produzione**. Molte sono le produzioni che un tempo erano incompatibili con la residenza mentre oggi sono ampiamente compatibili: **molte attività produttive** possono tornare in città. Si dovrebbe stabilire che esse **sono ammissibili nelle aree residenziali perché le rivitalizzano** con altre destinazioni d'uso.

Oggi si teme di abbandonare la zonizzazione; ma in pratica invece di chiamarle "zone residenziali" le si chiameranno zone ATO - "ambito territoriale omogeneo" - e conterranno un po' di tutto (si pensi alle *parti della città* di Aldo Rossi). Le destinazioni d'uso è meglio lasciarle libere, ponendo dei limiti per le attività che si devono controllare, ad es. il commercio.

Ciò servirà ad evitare la proliferazione di grandi centri commerciali esterni che ha impoverito i centri urbani. A Modena, con la nuova variante, tutto il centro città è classificato come "centro commerciale", ma istituendo una verifica sui parcheggi: man mano che si cambia destinazione d'uso, ad es. se il p.t. di un immobile si destina a un centro commerciale, questo deve avere i suoi parcheggi.

La Francia, paese che più di tutti ha sviluppato i centri commerciali esterni alle città, ora sta cambiando rotta: il cd. "**rapporto Charié**" afferma che **si deve riportare il commercio all'interno delle città**.

Oggi anche nelle Direttive c'è un cenno critico nei confronti delle **zone omogenee**, che **erano troppo radicali nel separare le destinazioni d'uso**, troppo schematiche. E' stato un errore separare la destinazione commerciale da quella residenziale, un errore che poteva essere evitato. E' auspicabile che anche il nuovo PRT faccia superare l'eccessiva rigidità del passato; esso potrebbe essere la sede adeguata per affrontare questi aspetti. Il proliferare dei centri commerciali è nato anche da una mancanza di pianificazione: se il PURG fosse stato più preciso, molti di quei centri commerciali - che hanno creato problemi in tutti i sensi - non sarebbero sorti.

6 - CITTA' DELLA SCIENZA

I ricercatori a Trieste sono circa 3.500, più altri 8.000 che si trovano qui per esperimenti o per frequentare corsi per qualche mese, tra Università, Sissa, ICTP, ICGEB, Enti pubblici o società di ricerca, che sarebbe opportuno coinvolgere nelle strategie di sviluppo della città.

A Trieste ci sono circa 100 imprese innovative. Si dovrebbe parlare di "**Trieste città della scienza e dell'innovazione**". Dal punto di vista del marketing territoriale, finalizzato all'insediamento di nuove attività produttive nella nostra città, la "**Trieste knowledge and innovation road**" lungo la quale sono già collocati gli istituti di formazione superiore, i centri di ricerca pubblici e le aziende a maggior contenuto di innovazione, potrebbe essere valorizzata ed ampliata.

Lo sviluppo di un'economia basata sulla conoscenza dipende anche dalla dimensione territoriale delle attività di ricerca scientifica e di sviluppo tecnologico, come dimostrano numerosi esempi di **distretti tecnologici** nel mondo, quali il West of Scotland Science Park (UK), il Rennes Atalante Science Park (Francia), il Cartuja Scientific and Technological Park (Spagna) - che sta crescendo sulla vasta area che ospitò l'Espo' Internazionale di Siviglia nel 1992 - la Silicon Valley e il Research Triangle Park (USA), nonché l'insieme di centri ricerca e imprese hi-tech di Bangalore (India). Investire risorse in scienza e tecnologia in aree caratterizzate dalla presenza di centri di ricerca pubblici e imprese high-tech private determina ritorni economici e ricadute di varia natura.

7 - IMMIGRAZIONE/INTEGRAZIONE/INTERAZIONE

Se sull'intero territorio nazionale gli stranieri residenti rappresentano il 7,5% (dati 1.01.2011), in FVG gli **stranieri residenti** (105.000 persone) rappresentano l'8,5% della popolazione; in **provincia di Trieste** sono circa l'8%, mentre a Udine e Gorizia rappresentano il 7,2% e il 7,6% e Pordenone la percentuale sale a circa l'11,4%. Nell'agosto 2012 nel **comune di Trieste** c'era il **9,5% di stranieri residenti**, vale a dire circa 19.750 stranieri su un totale di circa 207.900. **La presenza è triplicata in un decennio. Le nazionalità rappresentate sono 106**: serbi 28,5%, romeni 12%, croati 7%, seguono cinesi, kosovari, albanesi, bosniaci, ucraini, moldavi, macedoni, turchi, senegalesi, sloveni, colombiani, marocchini etc. In un decennio gli asiatici sono triplicati e gli africani sono raddoppiati.

Le grandi comunità straniere a Trieste sono quelle della comunità scientifica e quella degli studenti universitari (l'8,5% della popolazione universitaria). **La peculiarità degli stranieri a Trieste è che sono in media altamente qualificati.** La presenza straniera si concentra quasi totalmente nel comune capoluogo.

Per quanto riguarda le circoscrizioni amministrative, nell'agosto 2012 si contava:

46% degli stranieri in Barriera Vecchia – San Giacomo

19% degli stranieri in Città Nuova - Barriera Nuova - San Vito – Città Vecchia

15% degli stranieri in Roiano – Greta – Barcola - Cologna – Scorcola

11% degli stranieri in Servola - Chiabola - Valmaura – Borgo S.Sergio

7% degli stranieri in San Giovanni – Chiadino – Rozzol

La presenza straniera è pari al 18% dei residenti nella circoscrizione Barriera Vecchi-San Giacomo e all'11% nella circoscrizione Città Nuova - Barriera Nuova - San Vito – Città Vecchia; ciò significa che **non si concentra in quartieri multietnici** come avviene in molte città italiane.

Ancora riferendosi all'agosto 2012, **a Trieste è straniero il 15% del totale dei bambini negli asili** (dato triplicato dal 2001 al 2012). Nella provincia di Trieste **il numero di concessioni di cittadinanza è più alto** rispetto alla parte occidentale del FVG. Entrambi gli elementi indicano che vi è un progressivo **radicamento e stabilizzazione** nella città. Tutto ciò converge nel confermare l'**identità composita** di Trieste, che ha peraltro un'estensione territoriale più ridotta rispetto alle altre province.

L'8° rapporto CNEL (2012) pone Trieste al **1° posto nella classifica del potenziale di integrazione**, che pone tra gli indicatori quello dell' "inserimento sociale" (accesso alla casa, all'istruzione, etc.). La stessa cosa si riscontra per il Friuli Venezia Giulia come regione.

Trieste si può considerare un laboratorio; è nata così, come prima città della globalizzazione. Ma oggi si pone la questione della sua identità: occorre elaborare una visione comune, innanzitutto nella dimensione culturale. C'è una grande produzione culturale ma **manca una sinergia tra le istituzioni culturali.**

Oggi viviamo città frammentate, con il grande problema della **coesione sociale**. Si deve ripensare la funzione della città, ripristinando una **relazione significativa tra identità e territorio**: il rischio è la città molecolare, in cui le diverse comunità vivono nell'isolamento reciproco.

Come tradurre unità e differenza nella dimensione urbana? Come superare le frontiere simboliche e dare vita a uno spazio in cui non vi sia separazione tra le comunità? Si deve **evitare l'etnicizzazione dei rapporti sociali** ripensando la funzione urbana, anche costruendo ponti tra le diverse "città": città della scienza, della cultura, dell'economia, etc.

Trieste va ripensata nell'ottica della continuità sia in direzione Monfalcone che in direzione Lubiana: si dovrebbe pensare questa sequenza come un unico corridoio, senza scordare che nel mondo globale tutte le città sono comunque in competizione tra loro.

Trieste è la metafora di un'Italia protesa al futuro. E' una **metafora dell'interculturalità**, per la sua storia di incontro di comunità diverse. Ma è meglio pensare il rapporto tra stranieri e autoctoni in termini di **interazione** anziché di **integrazione**: l'interazione rappresenta qualcosa di più paritario dell'integrazione e rimanda a un maggiore rispetto dell'altro.

L'architettura e l'urbanistica della città rappresentano una sorpresa per molti stranieri: ci sono luoghi d'incontro dove è possibile scambiare esperienze. Questi luoghi andrebbero moltiplicati. **I mercati all'aperto e le piazze servono ad abbattere le frontiere**, le frontiere etniche ma anche le frontiere di reddito. Ma spesso anche interventi semplici come più **panchine** nelle vie, nelle piazze e nei giardini servono ad abbattere molte barriere.

8 - SICUREZZA IDROGEOLOGICA

Il 4 novembre 2011 vi è stato uno dei grandi alluvioni in Italia, a Genova in particolare. La stessa cosa potrebbe avvenire anche a Trieste? Purtroppo sì. Anche noi, come Genova, abbiamo un territorio stretto tra costa e rilievi, abbiamo corsi d'acqua molto brevi a comportamento torrenziale, che a pioggia rispondono immediatamente e portano giù pietre e ramaglie. Ne consegue che **i canali si intasano immediatamente**, e in alcune zone le strade si trasformano in alvei di fiumi in piena: ad es. in Costiera, salita Contovello, strada Nuova per Opicina.

Un grave problema è la **carenza di manutenzione** delle strade, per cui le foglie si accumulano dove non dovrebbero. Se non si fa manutenzione, queste acque seguono i fronti delle colline e saltano i pastini; **i pastini vanno tutelati**, anche perché **contrastano il dissesto idrogeologico**.

E' essenziale la conoscenza del territorio - quindi è necessaria una buona cartografia - in particolare delle linee di impluvio, di cui a tutt'oggi non si sa quasi nulla. Qualche geologo le ha percorse, e vi ha trovato discariche a cielo aperto e altri disastri. Così le linee di impluvio non svolgono la loro funzione naturale. Di esse sono importanti soprattutto le zone di imbocco: a Trieste ci sono dei canali sotterranei che inglobano le acque che sono presumibilmente intasati, anche a causa di crolli.

Ma bisogna cominciare: si devono osservare gli imbocchi e in funzione di essi individuare le maggiori linee d'impluvio.

Rispetto al 1995 - anno dello studio geologico del dott. Grego per il PRGC di Trieste - la situazione odierna è peggiorata. **Grande responsabilità è del costruito**, che ha sottratto terreno utile all'assorbimento delle acque che suppliscono quando i canali non sono più sufficienti.

Quindi **nelle nuove costruzioni si devono realizzare opere che consentano alle acque di venire intercettate localmente**: ad esempio **vasche** per limitare la quantità d'acqua che finisce nelle strade o nelle fognature, consentendo successivamente un rilascio lento delle acque intercettate.

Un occhio di riguardo deve essere rivolto ai pastini, che in questa zona sono le prime opere che salvaguardano il territorio. Si dovrà procedere nella **conservazione per tipologia di pastino**. Ma attenzione: le NTC prevedono opere di sostegno in pietra che sono diverse da quelle dei pastini locali.

A Trieste, riguardo ai **rischi**, va distinta la parte carsica e la parte flyschoide.

Parte carsica: i rischi riguardano le cavità carsiche (che sono circa 4.000), e sono rischi legati solo agli accorgimenti da avere in fase di realizzazione dell'opera.

Parte flyschoid: i rischi riguardano soprattutto **le frane**, e in genere è l'intervento antropico che provoca il dissesto (nel 90% dei casi); **occorre una buona cartografia** (è già stata fatta dall'Università di Trieste con il Comune e con lo stesso Grego nel 1995; poi c'è stata l'evoluzione cartografica) con un'indagine sulle acque meteoriche, i ruscellaggi, etc. La carta deve dare indirizzi che aiutino il pianificatore a compiere delle scelte.

Rispetto al 1995 la situazione è molto peggiorata: molti episodi nuovi si sono verificati e altri si sono ampliati. **Le linee d'impluvio sono le più pericolose** perché sono sconosciute; inoltre su ogni linea ricadono migliaia di proprietari diversi.

Per quel che riguarda la situazione a mare, esiste uno studio parziale che ha identificato una linea a 2,5 metri slm: al disopra la situazione va abbastanza bene, al disotto è a rischio.

9 - CONSUMO DI SUOLO

La trasformazione di suolo porta con sé innanzitutto la **perdita di terreno agrario per la produzione primaria** di materie agroalimentari. In realtà ogni territorio dovrebbe assicurarsi, per quanto possibile, l'autosufficienza nei confronti di materie primarie, oggi povere di valore, e nelle quali gran parte del valore aggiunto è dato dalla movimentazione. I trasporti implicano adeguamenti ed ampliamenti della rete infrastrutturale viaria, e ciò comporta un ulteriore consumo di suolo.

In secondo luogo **viene persa la funzione di regolazione idrica** con annullamento del potere assorbente del terreno e conseguente scarico delle acque di pioggia in **strade/canalizzazioni/torrenti non più dimensionati sulle esigenze attuali**. Ogni mm di pioggia che cade su una superficie di un ettaro corrisponde a 10 metri cubi d'acqua, che su un terreno impermeabile devono essere smaltiti attraverso canalizzazioni e torrenti; piogge anche di bassa intensità e durata mettono a dura prova quelle strutture, storicamente datate, spesso prive di qualsiasi manutenzione. Il problema idrogeologico assume dunque grande rilevanza nella gestione del territorio, implicando anche perdita di biodiversità e di valore paesaggistico per le aree trasformate.

Il recente *“Disegno di legge quadro in materia di valorizzazione delle aree agricole e di contenimento del consumo di suolo”* (settembre 2012) mira a perseguire uno sviluppo equilibrato delle aree urbanizzate e delle aree rurali al fine di contenere il consumo di suolo. Il consumo di suolo tuttavia non riguarda solo quello agricolo ma anche quello naturale non coltivato.

La situazione italiana ci dice invece che ogni giorno “scompaiono” sotto il cemento circa 100 ettari (= 1 milione di metri quadrati), cioè 1 km²: in un anno 365 km². **In Friuli Venezia Giulia sono stati consumati circa 7.750 ettari di terreno in 26 anni (1980-2006).**

Per il Friuli Venezia Giulia la **superficie artificiale** rappresenta il 9,4% della superficie totale, pari a 740 km²; in Italia il dato medio è del 7,1%, con punte in Lombardia (14,1%), Veneto (11,3%) e Campania (10,7%). Tali dati, rapportati alla popolazione residente, evidenziano come in Friuli Venezia Giulia la superficie artificiale sia pari a 599 m² per abitante, il dato più elevato d'Italia (valore medio 355 m² per abitante).

Prendendo in considerazione le aree urbane, la **percentuale di superficie impermeabile sul totale dell'area comunale** si attesta per la città di Trieste al 33% (dato 2007), cresciuta di 3 punti percentuali rispetto al 1994, anno in cui il valore era appena sopra al 30%. Tale dato risulta inferiore

ad altre città del Nord Est quali Udine (39%) e Padova (41%) e dipende tuttavia fortemente dall'estensione e dalla conformazione del territorio comunale rispetto al nucleo abitato. Se infatti, nel caso di Trieste, il territorio delle circoscrizioni Altipiano Est e Altipiano Ovest, aree queste prevalentemente agricole e forestali, venisse scorporato dal computo totale, l'attuale valore del 33% raddoppierebbe.

Un ulteriore aspetto riguarda il **consumo di suolo pro capite**, che vede il dato di Trieste passare dai 114 m²/abitante del 1994 ai 136 m²/abitante del 2007, valori tuttavia migliori di quelli di Udine e Padova. Parallelamente l'**intensità d'uso del suolo**, espressa come abitante/ettaro è scesa dagli 87,7 del 1994 ai 783,8 del 2007: ciascuno ha più aree artificiali a disposizione.

Tutti questi interventi hanno utilizzato zone prevalentemente agricole (Kolonkovec è stato per 150 anni l'orto di Trieste, fonte di lavoro e ricchezza per centinaia di famiglie, rifornimento alimentare per la città ma anche serbatoio di produzioni per l'export) ed hanno incrementato a dismisura il rapporto fra superficie edificata e superficie non edificata. Negli ultimi anni il consumo di suolo a livello edificatorio residenziale ha aggredito i versanti collinari anche più impervi della periferia della città determinando in non pochi casi serie problematiche di dissesto idrogeologico di versante.

Oggi appena il 70% del territorio comunale è segnato come agricolo e forestale. Se è vero che l'apporto del settore agricolo al PIL è di pochi punti percentuali e gli occupati del comparto una minima parte del totale, è anche vero che l'agricoltura è l'unica realtà **economica** in grado di gestire tali aree. Si tratta di aree destinate o destinabili alla zootecnia (Carso), alla selvicoltura ed all'agricoltura specializzata.

Parallelamente vi sono, miste al tessuto urbano edificato/trasformato una serie complessa di **aree residuali, marginali ed abbandonate**, per le quali risulta necessario passare da un concetto di abbandono ad uno di manutenzione per arrivare alla **gestione** vera e propria di queste porzioni di territorio.

Lo stesso verde privato, e qualche volta purtroppo anche quello pubblico, è **considerato come spazio residuale o come superficie non edificabile**, a differenza di quanto che avviene in altri paesi quali il Regno Unito, l'Austria, la Germania ed il Canada.

In tale contesto alcune **indicazioni** pratiche da applicare in fase di redazione di varianti al Piano regolatore potrebbero essere:

- **Riformulazione delle norme tecniche di attuazione del PRGC per le zone agricole, coordinandole con quelle dei comuni limitrofi, in un'ottica di gestione unitaria del territorio:** la scarsa nuova imprenditorialità del settore primario nel comune di Trieste è legata anche ad un difficile iter autorizzativo per l'edificazione di fabbricati specialistici per l'attività agricola, a differenza di quanto avviene in alcuni comuni limitrofi. L'armonizzazione delle norme consentirebbe una migliore uniformità sul territorio provinciale, semplificando un passaggio normativo importante per lo sviluppo dell'attività agricola; in un'ottica di approccio globale al problema, **le norme andrebbero parimenti armonizzate con** i vincoli paesaggistico ed idrogeologico, nonché con le indicazioni derivanti dal Piano di Gestione per i siti della Rete Natura 2000, i SIC/ZPS del Carso.
- **Riutilizzazione degli spazi marginali abbandonati e delle aree residuali**, quali ad esempio anche le superfici sottostanti la grande viabilità (per parcheggi, depositi, ecc.) prima di andare ad intaccare nuovo territorio agricolo o naturale "vergine"
- **Recupero puntuale degli edifici e delle aree dismesse**, con riconversione in nuove attività produttive e/o residenziali
- **Riconversione**, mediante piani attuativi, **di aree produttive incompatibili** con il territorio residenziale circostante;

- **Completamento** delle previsioni vigenti dei piani di lottizzazione prima di definire altri comprensori a progettazione unitaria.
- **Saturazione delle aree già edificate;**
- **Realizzazione di parcheggi multipiano** che rispetto a quelli a raso garantiscono un notevole risparmio di suolo ed aumentano la capacità ricettiva per unità di superficie;
- **Profonda riqualificazione**, in termini quantitativi e qualitativi, **del tessuto verde urbano ed extraurbano**, sia pubblico che privato.
- Realizzazione di **orti urbani** che oltre a garantire la gestione ed il presidio del territorio, assumono anche una funzione produttiva e sociale.

10 - PROBLEMA DEMOGRAFICO

A Trieste quello del calo demografico è un problema fondamentale e molto sentito.

La problematica è diffusa nel Triveneto: ad es. Venezia è in costante e preoccupante calo demografico. La nostra città ha subito anche dei problemi economici che l'hanno portata ad avere questa problematica.

Dal 1961 – 270.000 abitanti – si è passati a poco più di 200.000 nel 2011; e questi 200.000 sembrano rappresentare un punto d'arrivo: da 5 anni siamo fermi a questa cifra. L'andamento tendenziale porterebbe a un'ulteriore diminuzione della popolazione sotto le 200.000 unità, ma in realtà dal 2005 in poi la città è ferma a questa cifra. Il motivo del calo è semplice: il bilancio nati/morti. La città perde 3000 persone con i decessi, mentre vi sono circa 1500 nuovi nati. La differenza è costante dal 2002. Come mai dal 2005 ad oggi non c'è calo demografico? C'è un saldo demografico in pareggio grazie alle persone che arrivano dall'estero. Tra essi c'è comunque un grande movimento, nel senso che molti arrivano e molti se ne vanno. Però il saldo è positivo nel complesso, con 1.500 unità in più ogni anno. Chi sono queste persone che arrivano di anno in anno? Gli stranieri residenti nel Comune di Trieste sono circa 20.000, non sono pochi. Sono per la maggior parte serbi, soprattutto dai 20 ai 30 anni d'età, e rappresentano in gran parte quella manovalanza (edilizia, strade etc.) che un tempo era occupata dai friulani. Poi ci sono le persone provenienti da Romania, Croazia, circa un migliaio dalla Cina, poi da Kosovo e Albania.

Il problema più grave di Trieste è la suddivisione per classi d'età. Dai 32 anni in poi c'è nel grafico una specie di campana, abbastanza frequente nella demografia delle città; ma per i giovani abbiamo solo 1500 persone per classe d'età. Quello che accadrà nei prossimi anni lo si vede dal grafico, che si sposta verso destra. Dai 72-75 anni è normale una riduzione.

C'è un settore con 3000 persone per classe d'età - 3000 persone di 56 anni, 3000 persone che hanno 57 anni etc. – ma nel 1981-82 è successo qualcosa, perché da quel punto in poi abbiamo solo 1500 abitanti per classe d'età. **Con l'apporto dell'immigrazione**, si spera di riuscire a mantenere 1500 persone per classe d'età anche fra i nuovi nati dei prossimi anni; ma **comunque** da un certo momento in poi avremo in totale (1500 persone x 75 anni), quindi **si arriverà a una città di 120.000 abitanti**. Questa è la previsione per la situazione futura se non intervengono prospettive di nuove nascite. Le persone di circa 40 anni hanno fatto in media un unico figlio; se avessero fatto 2 figli, non saremmo in questa situazione, avremmo sul grafico una linea retta. Il numero di figli si è dimezzato. Per mantenere questo numero costante, quelli che ora sono sotto i trent'anni devono fare 2 figli per coppia. Si tratta della situazione demografica più grave che si possa immaginare.

Dal punto di vista biologico è una situazione molto rara, preoccupante: significa che qualcosa deve essere accaduta negli anni 1980-82. A Udine, la distribuzione è a campana con una serie di gradini, ma senza quegli sbalzi molto evidenti che ci sono nel grafico relativo a Trieste; c'è un minimo di

nascite anche a Udine circa 8-9 anni fa, ma ora c'è un lento risalire del numero medio di nascite per unità. Il confronto con Trieste mostra che da noi vi è una percentuale di anziani maggiore che a Udine. A Udine non è accaduto quello che è accaduto a Trieste; il tasso di natalità si è abbassato solo lievemente. Si tratta comunque di un fenomeno di cui sta soffrendo tutto il nordest d'Italia.

L'altro problema è quello dei residenti per tipo di nucleo familiare. **Dal 1992 al 2011 a Trieste è forte il calo delle famiglie con 2-3-4 persone per famiglia.** Vi è addirittura un **lieve innalzarsi delle famiglie con un unico componente.** Ciò spiega perché sta calando il tasso demografico.

Censimento 2011: nel Comune di Trieste i nuclei familiari censiti sono 107.000, con un esubero di oltre 1200 abitazioni: Nella provincia Trieste in tutto le abitazioni sono 122.000, e c'è stato uno spostamento della città verso la periferia. Ma comunque se andassimo avanti con il trend demografico descritto la situazione, non potrà che peggiorare: avremo un esubero di abitazioni sempre maggiore e un numero di abitanti sempre minore.

Demolire case per realizzare aree a verde potrebbe arricchire la città. Gli anziani, che diventano sempre più numerosi, hanno bisogno di spazi e attrezzature e sono disponibili ad assumere talune funzioni urbane. Ma ciò che è indispensabile è creare prospettive di sviluppo per i giovani e attrarre giovani residenti.

11 - AREE PRODUTTIVE, MOBILITA', COLLEGAMENTI

Problemi gravi e urgenti, come la crisi economica e demografica in cui versa la città, richiedono una visione di vasta scala per i trasporti, i grandi servizi, i collegamenti. E' evidente l'**esigenza di coerenza e coordinamento tra i diversi strumenti e i diversi enti.**

Il **rapporto con la pianificazione portuale** non è approfondito nelle Direttive; ma è necessario che il porto e le aree industriali si interfaccino con il resto del territorio comunale. Recentemente è stato approvato ed è entrato in vigore il **Piano Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità**, che ha previsioni molto impegnative per quanto riguarda la portualità regionale; vi si disegna anche il **corridoio 5**, che collega Lisbona a Kiev, e che quindi **deve esser affrontato nel PRG**: è ormai un dato di fatto, non più un'ipotesi.

Nel recente convegno CNI sulla portuali si è evidenziato come, anche in altre città portuali, **il rapporto tra città e porto risente di una serie di incoerenze nelle linee di sviluppo** che ancora si stanno pagando. Oggi si è di fronte ai nuovi mercati asiatici, sta avvenendo una redistribuzione dei centri di potere. L'Italia si trova in posizione di svantaggio, in quanto lo sviluppo delle ferrovie e delle autostrade è bloccato e i sistemi portuali spesso non sono adeguati alle attuali esigenze infrastrutturali.

Trieste è il secondo porto più importante tra quelli italiani, il quarto più importante nel Mediterraneo. Ha la fortuna, unica in Italia, di avere i pescaggi: può ospitare tutti i tipi di navi esistenti. Oggi non funziona per la carenza di programmazione e l'arretratezza e inadeguatezza delle infrastrutture. Il porto di Trieste non ha banchine, perciò non arrivano merci sparse: scaricare qui costa troppo. **L'area portuale può divenire produttiva** e tornare ad essere determinante per l'economia della città solo **realizzando nuove infrastrutture in base alle esigenze odierne.**

Nel 2011 è stato approvato il nuovo **Piano Regolatore Portuale**, tuttora in attesa delle verifiche di VIA. L'Autorità Portuale ha presentato un **Piano di rilancio pluriennale** che definisce le opere da affrontare nel Porto di Trieste nel lungo termine. Gli interventi previsti sono: piattaforma logistica, terminal ro-ro, ampliamento banchine molo VII e ribanking lato sud, potenziamento del molo V, realizzazione di nuove aree portuali, ripristino dei collegamenti ferroviari, raccordo scalo legnami /molo VII. In futuro si prevede di realizzare l'unione di molo V e molo VI, il prolungamento del molo VII, la costruzione del molo VIII. La piattaforma logistica è articolata in 2 lotti; il 1° lotto è già finanziato, con la partecipazione di alcune imprese.

E' stato recentemente adottato ed è stato avviato il procedimento di VAS del **Piano Territoriale Infraregionale per la Zona Industriale di Trieste**, un'area di 800 ettari a cavallo dei tre comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo. Il Piano EZIT riguarda un'area quasi completamente edificata, quindi prevede soprattutto una serie di trasformazioni. Aree edificabili in senso stretto non ce ne sono. Oggi

- l'82% delle aziende presenti sono di dimensione medio-piccola (<15 addetti)
- le attività produttive in senso stretto rappresentano il 50%
- il restante 50% è rappresentato da servizi, attività collaterali e commercio.

Per il suo **estendersi sul territorio di tre comuni**, l'EZIT deve confrontarsi con tre diverse e separate gestioni urbanistiche.

I temi alla base del piano EZIT sono:

- **flessibilità**: le attività produttive devono essere integrate con altre funzioni (foresterie, palestre, centri di calcolo, bar, etc.) per dare attrattività all'area.
- **bonus volumetrici** in tema di rapporti di copertura
- **aree produttive e attrezzate** (APEA), per connotare in modo diverso le aree industriali; vanno integrate tra loro destinazioni d'uso diverse: produttive, logistiche, direzionali, altre
- **recupero delle strutture dell'archeologia industriale** (Olcese, Manifattura Tabacchi) oggi dismesse: in questi contenitori potrebbero trovare posto soggetti come Area di Ricerca, BIC etc.

Si avranno quindi a breve il **Piano per la Zona Industriale**, il nuovo **PRG di Muggia**, il **Piano Regolatore del Porto** e la nuova **variante al PRG di Trieste**, che per porsi quale strumento a servizio del futuro della città dovrà coordinarsi con essi e con il **Piano Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità**, tenendo in primo piano le **esigenze di collegamenti e di infrastrutturazione** e coordinando previsioni e tempistiche.