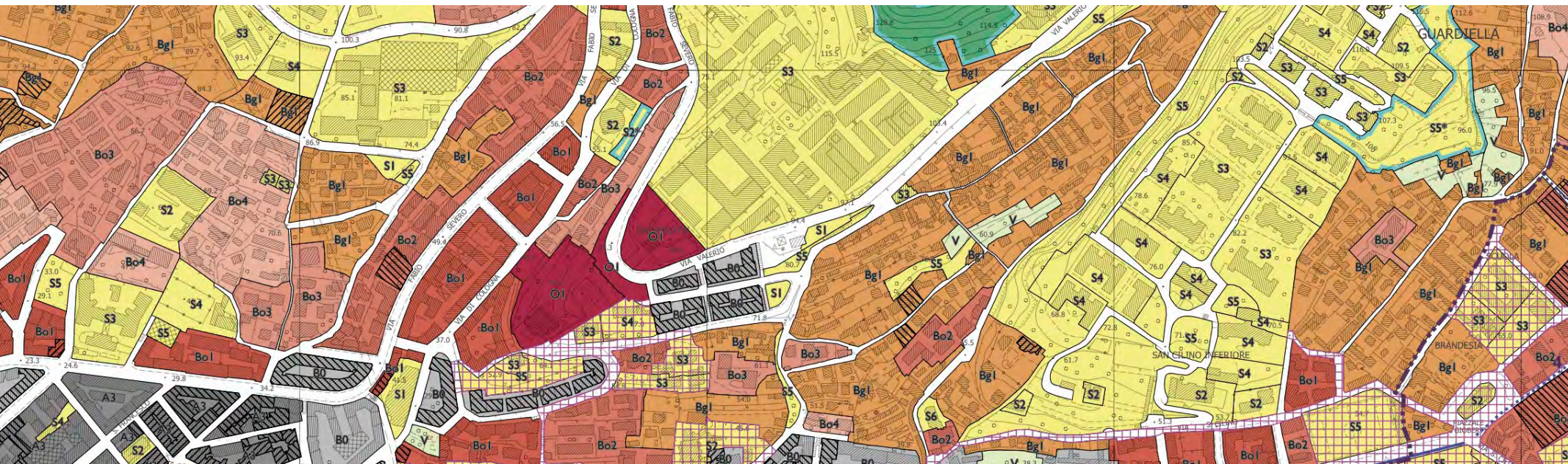


Il nuovo Piano Regolatore di Trieste



Elena Marchigiani (emarchigiani@units.it)

Il gruppo di progettazione

Comune di Trieste

sindaco

Roberto Cosolini

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

Elena Marchigiani

area città e territorio

direttore arch. Marina Cassin

gruppo di progettazione

progettazione e coordinamento generale

dirigente servizio pianificazione urbana

arch. Maria Genovese

progettisti

arch. Paola Cigalotto

arch. Sabina Anna Lenoci

arch. Francesco Spanò

arch. Roberto Bertossi

arch. Beatrice Micovilovich

collaboratori

dott.ssa Rossella Diviaco

arch. Ezio Golini

dott. Michele Grison

arch. Manuela Parovel

dott. Roberto Prodan

elaborazioni grafiche

geom. Paolo Cernivani

geom. Andrea Conti

m.o. Mauro Pennone

dott. Luca Sussich

dott. arch. Anna Trani

p.i. Andrea Zacchigna

servizio pianificazione urbana

sig. Cristiano Cerniava

arch. Maria Dreossi

dott.ssa Rita Gregoretti

geom. Luca Kerstich

sig.ra Raffaella Trani

hanno inoltre fornito il loro contributo:

servizio edilizia privata

geom. Alga Bartolomei

arch. Francesco Lomuscio

servizio musei scientifici

dott. Nicola Bressi

dott. Andrea Dall'Asta

dott. Andrea Colla

servizio mobilità e traffico

ing. Sara Borgogna

geom. Edoardo Collini

servizio ambiente ed energia

ing. Fabio Morea

ing. Ettore Durante

dott.ssa Annamaria Spallino

città e territorio

per. Pietro Craighero

servizio edilizia pubblica casa rioni

per. Mohammed Violetta

servizio immobiliare

geom. Enrico Giacomelli

geom. Bruno Provedel

segreteria assessore

pianificazione urbana

sig.ra Maria Pia Muscas

studio demografico

Istituto Regionale per gli Studi di
Servizio Sociale (IRSSeS)

Corrado Candian

Giuseppe Gesano

studio geologico

dott. geol. Bruno Grego

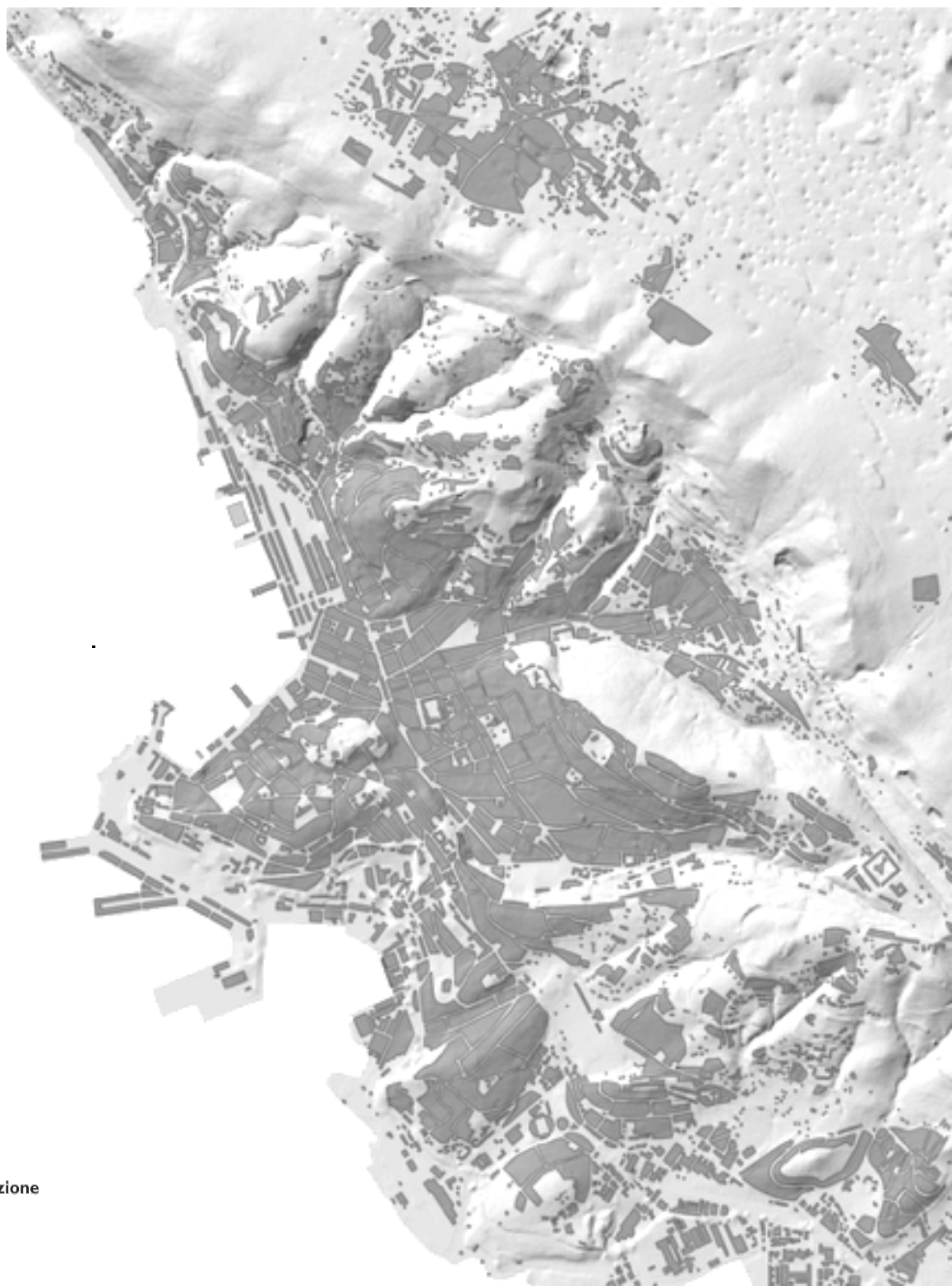
dott. geol. Paolo Marsich

dott. geol. Giovanni Pietro Pinzani

Si ringrazia per la disponibilità e la collaborazione

a titolo gratuito il prof. Livio Poldini,

Università degli Studi di Trieste





Quadro normativo: Legge Urbanistica Regionale n.5/2007 e s.m.i.

**Procedura di formazione del Piano Regolatore Generale Comunale
(art. 63 bis)**

<http://lexview-int.regione.fvg.it/FontiNormative/xml/Index.aspx>

ricerca avanzata

testo coordinato

Novembre 2011

Approvazione delle **Direttive** per la progettazione del nuovo strumento urbanistico generale comunale e delle relative salvaguardie (validità due anni)

Dicembre 2011

Avvio della costituzione dell'**Ufficio di Piano** (personale interno selezionato per competenze ed esperienze; esperti esterni selezionati attraverso concorso pubblico; consulenze su temi specifici)

Grazie a una convenzione con l'**Università di Trieste** è stato possibile richiedere stagisti a supporto della fase di ascolto e di prima analisi dei dati rilevati.

Le direttive: i grandi temi del Piano

Novembre 2011

1. Perseguire lo sviluppo sostenibile

Il Piano ricerca un equilibrio tra lo sviluppo di attività e insediamenti economici già presenti e di nuovo impianto con la necessità di tutelare e valorizzare la risorsa territorio.

2. Promuovere la qualità dell'ambiente e del paesaggio

La perdurante mancanza di un piano paesaggistico di livello regionale impone che il Piano operi una ricognizione delle diversità e peculiarità del paesaggio (sia esso urbano, di centro storico o di periferia, extraurbano a più forte componente naturalistica), al fine di stabilire criteri certi per una disciplina urbanistica che si ponga in sintonia con i valori paesaggistici e dell'ambiente, perseguendo la loro tutela attiva.

Le direttive: i grandi temi del Piano

3. Contenere il consumo di suolo

Pur assumendo l'obiettivo di invertire la tendenza alla decrescita demografica, la nuova variante avrà il compito di modificare una domanda abitativa fino ad ora espressa su tipologie insediative che producono un consumo crescente di suolo.

4. Recuperare, riqualificare, rifunzionalizzare l'esistente

Gli obiettivi del recupero e del riuso del patrimonio edilizio esistente dovranno coniugarsi a un ripensamento delle modalità di funzionamento del territorio urbano secondo l'idea di una città policentrica ed equilibrata, in cui la localizzazione di nuovi usi e attività di interesse collettivo supporti il superamento della contrapposizione di aree centrali e periferiche.

5. Incentivare una mobilità sostenibile

Gli obiettivi del recupero e del riuso del patrimonio edilizio esistente dovranno coniugarsi a un ripensamento delle modalità di funzionamento del territorio urbano secondo l'idea di una città policentrica ed equilibrata, in cui la localizzazione di nuovi usi e attività di interesse collettivo supporti il superamento della contrapposizione di aree centrali e periferiche.

gennaio-aprile 2014

Iter di adozione del Piano (adozione in Giunta, pareri delle Circoscrizioni, adozione in Giunta, commissioni consiliari, adozione in Consiglio comunale)

giugno-luglio 2014

Dopo l'uscita sul Bollettino Ufficiale Regionale, il Piano è stato **pubblicato** per 30 giorni effettivi lavorativi per la presentazione delle osservazioni/opposizioni

le salvaguardie dopo l'adozione

Tra adozione e approvazione doppia istruttoria su Variante 66 e nuovo Piano; prevalgono le disposizioni più restrittive)

estate 2015

risposta alle **“riserve”** regionali, stipula **“intese”** con altri enti territoriali, controdeduzione delle **“osservazioni/opposizioni”**

Dicembre 2015

“Approvazione” in Consiglio comunale

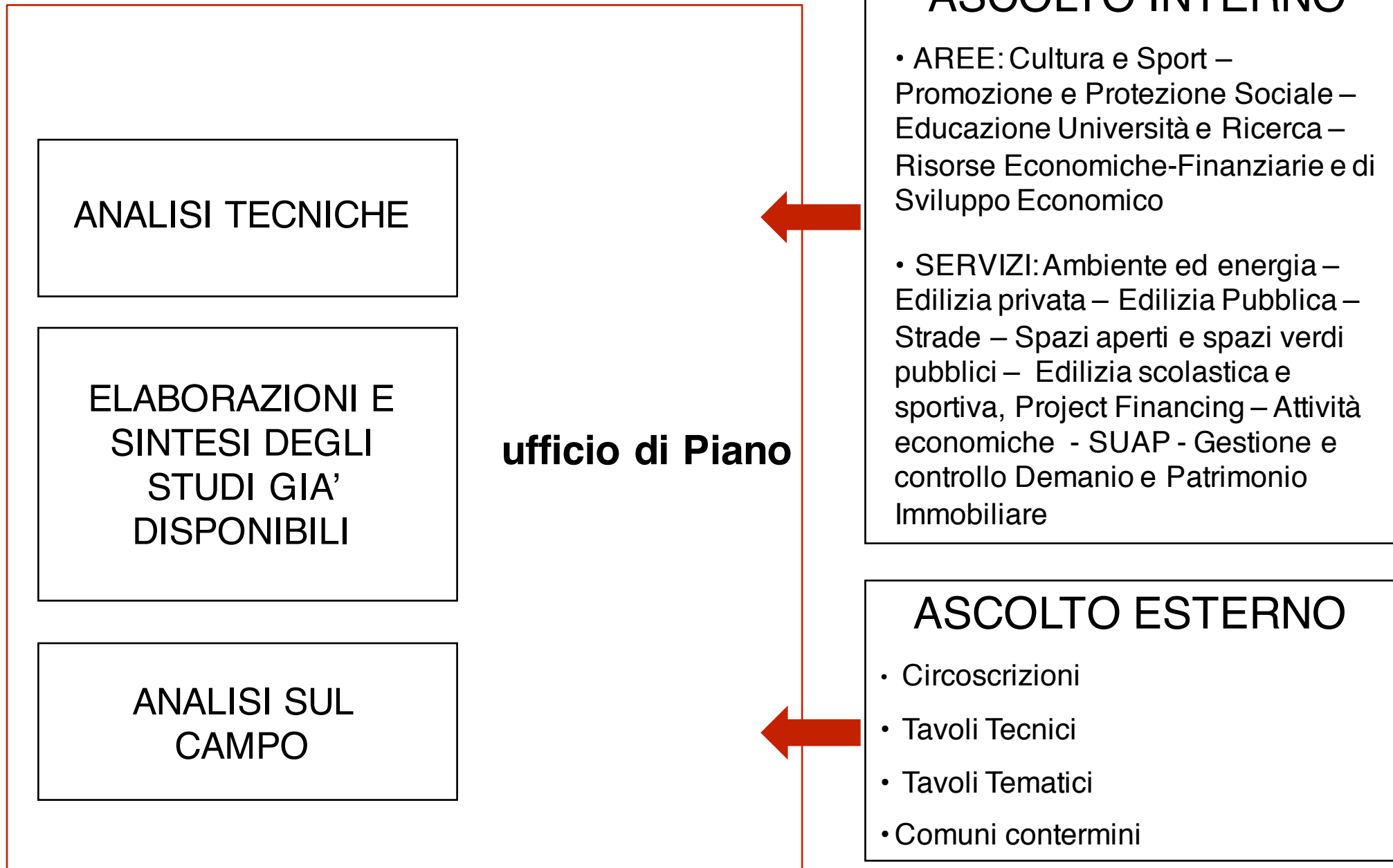
Maggio 2016

“Entrata in vigore del piano” a seguito della pubblicazione di Decreto regionale sul BUR



Un piano costruito attraverso un processo
fondato sulla lettura del territorio
e sull'ascolto dei cittadini

La metodologia di lavoro: ascoltare



Maggio-giugno 2012

Ascolto nelle Circoscrizioni (presentazioni, riunioni, questionari)

Luglio 2012

Ascolto di portatori di interesse

tavoli tecnici: incontri con costruttori e ordini professionali; associazioni ambientaliste; rappresentanti di categorie economiche

tavoli tematici: incontri a tema su *Dove sarà Trieste? Prospettive alla scala dell'area vasta; Cosa farà Trieste? Economie e ricerca; Quali nature a Trieste? Ambienti e paesaggi; Come fare di Trieste una città più bella e abitabile? Questioni di qualità urbana; Quali case e servizi a Trieste? Questioni di welfare)*

Gennaio 2013

Presentazione pubblica degli **esiti dell'ascolto** e pubblicazione sul sito della rete civica

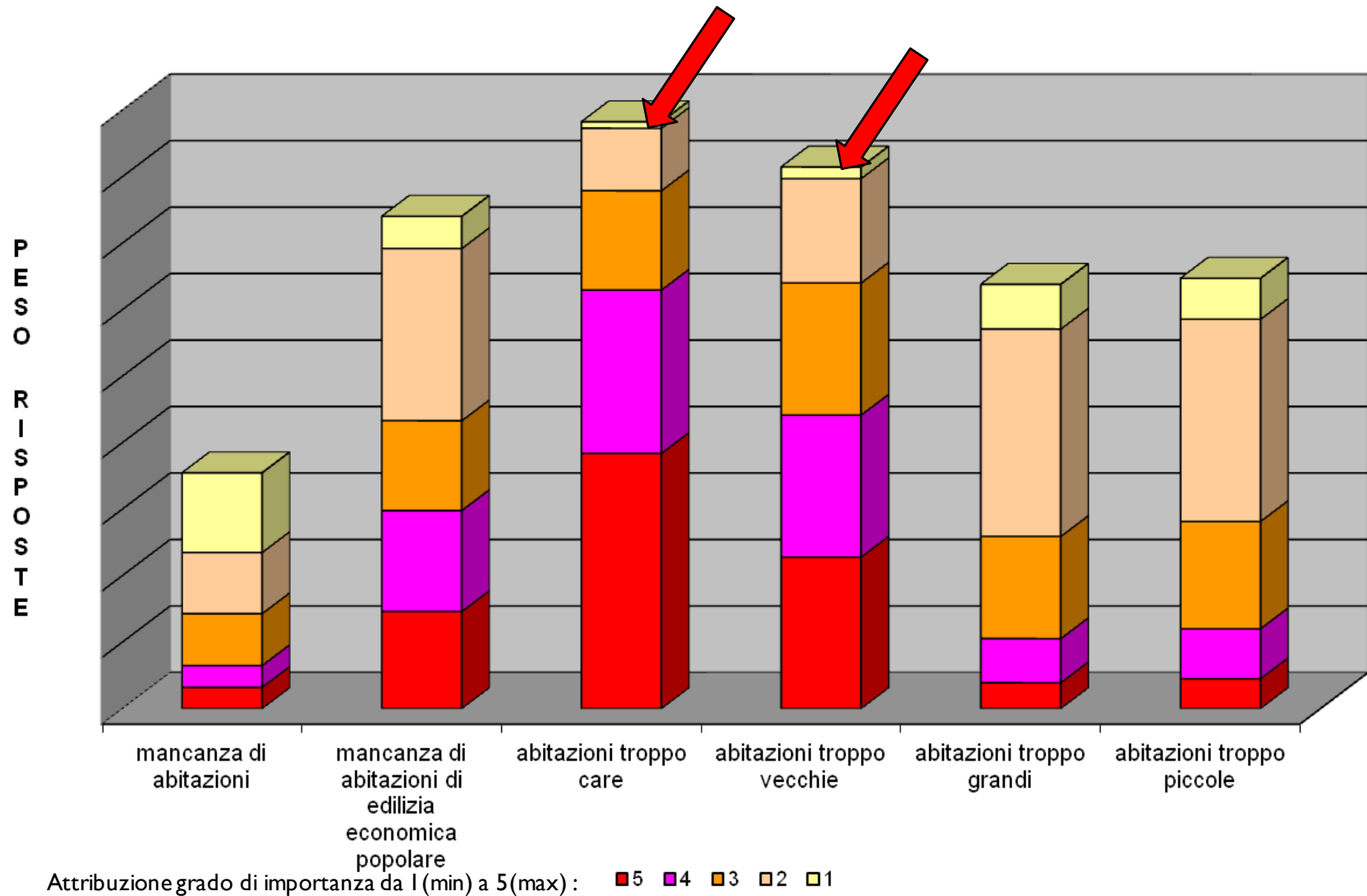
Giugno-settembre 2013

Ascolto di portatori di interesse (tavoli tecnici specifici)



Ascolto esterno: i questionari e i rilievi nelle circoscrizioni

Attribuisca un grado di importanza alle seguenti problematiche connesse alla dotazione di alloggi nella sua città:



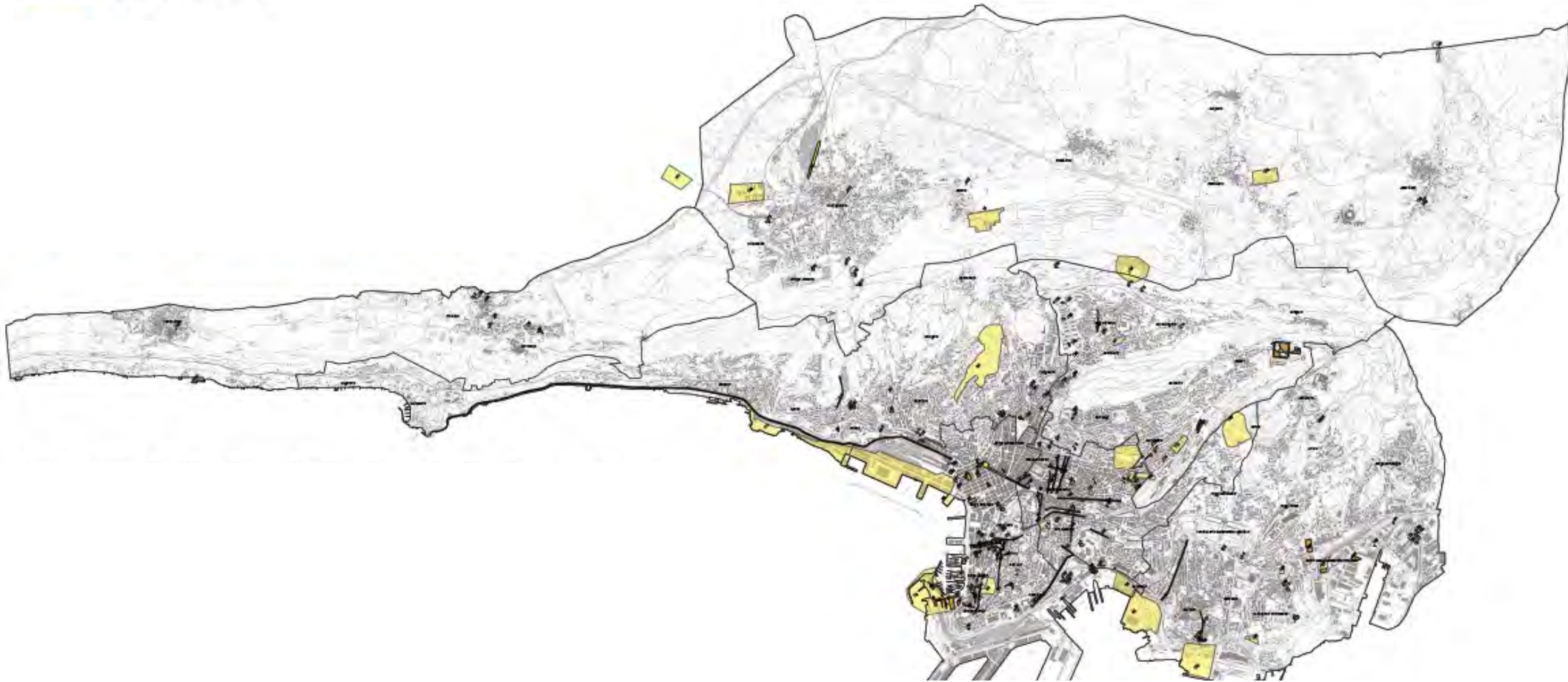
Ascolto esterno: i questionari e i rilievi nelle circoscrizioni



Ascolto esterno: i questionari e i rilievi nelle circoscrizioni

LEGENDA

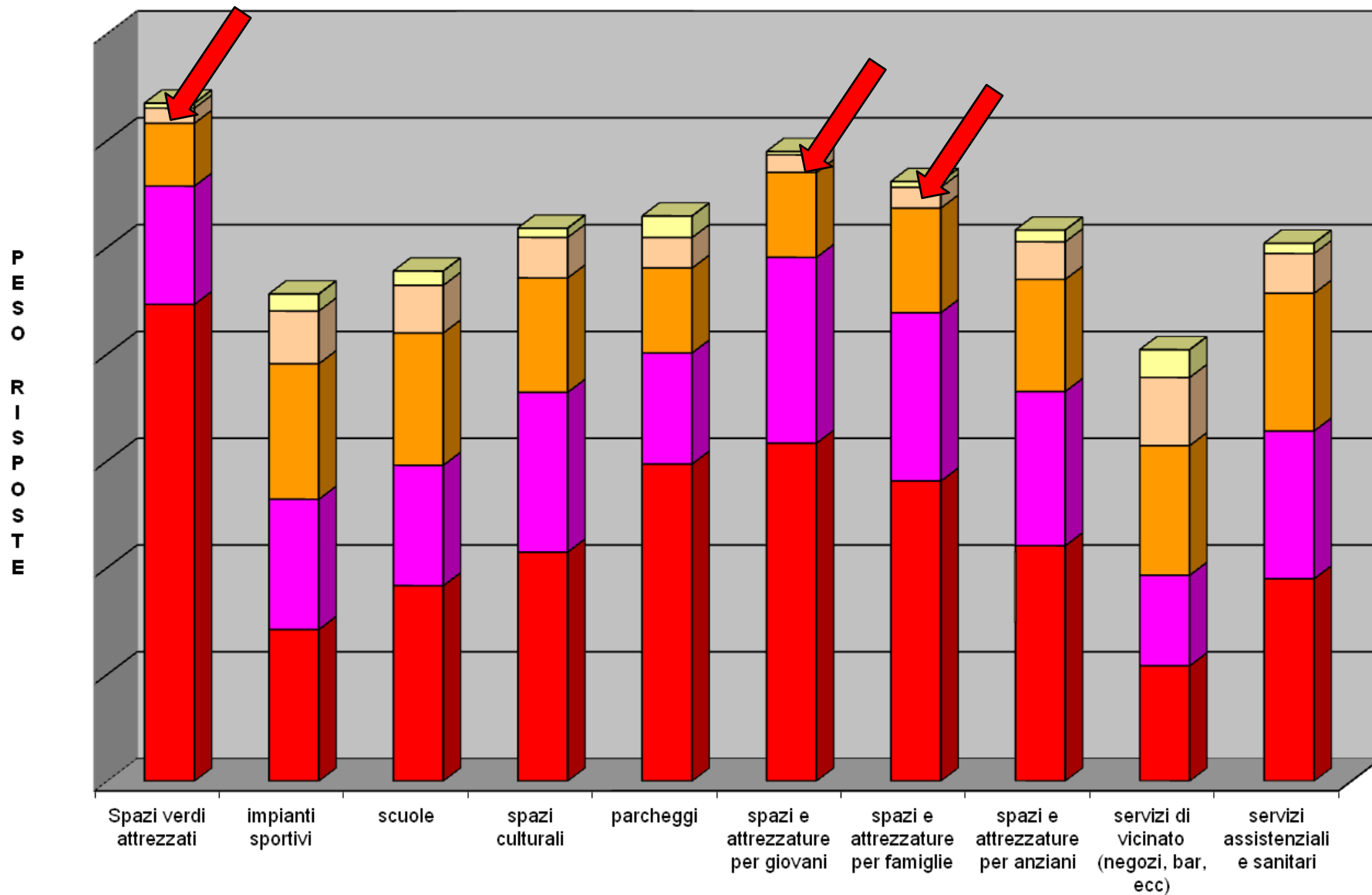
- spazi aperti
- edifici
- vie e strade



Recuperare, riqualificare, rifunzionalizzare l'esistente
Carta ABBANDONO e OPPORTUNITA'

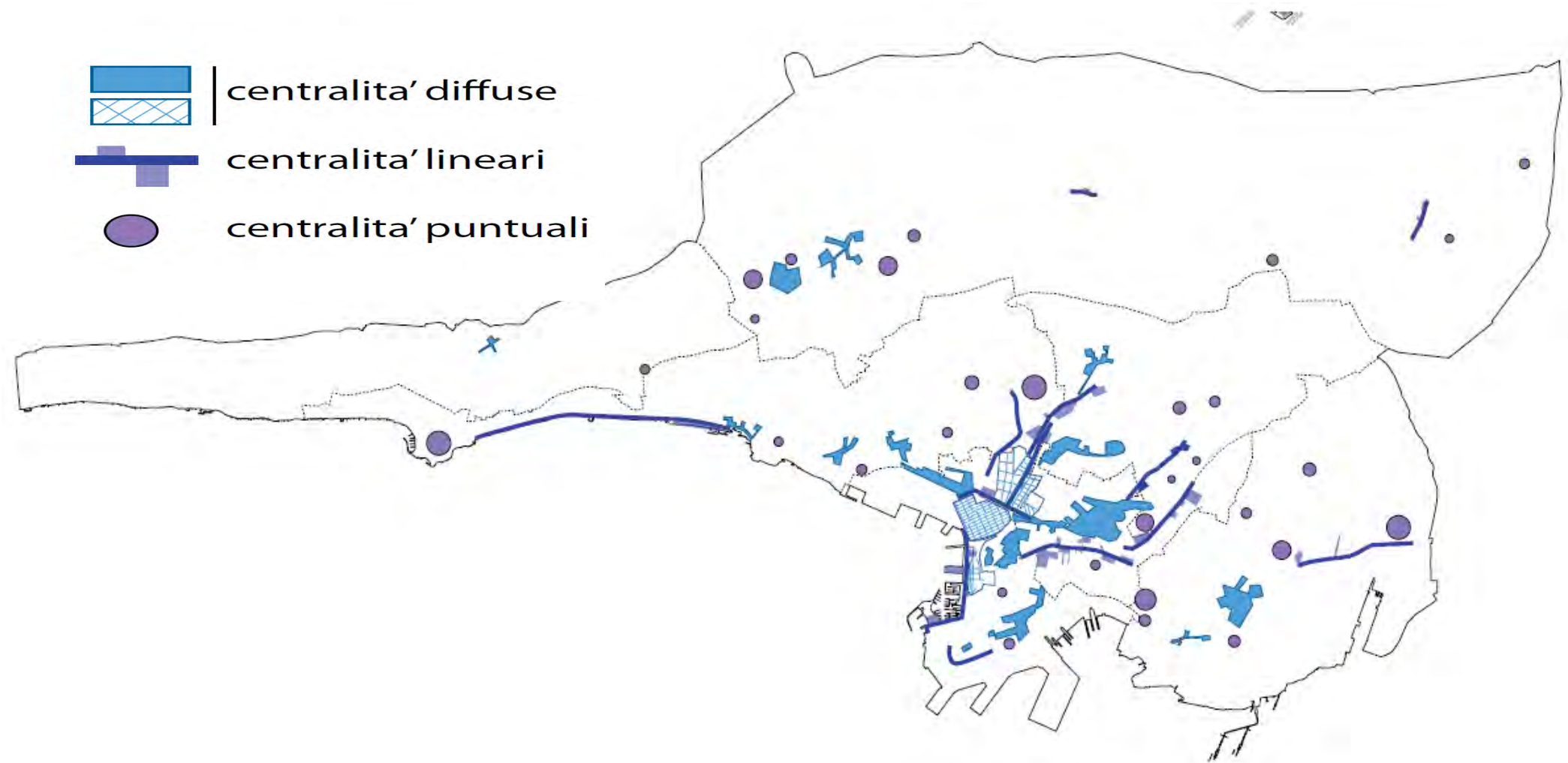
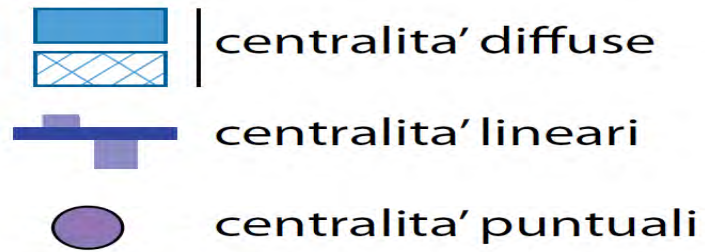
Ascolto esterno: i questionari e i rilievi nelle circoscrizioni

Quali servizi andrebbero realizzati/ampliati nella sua città ?



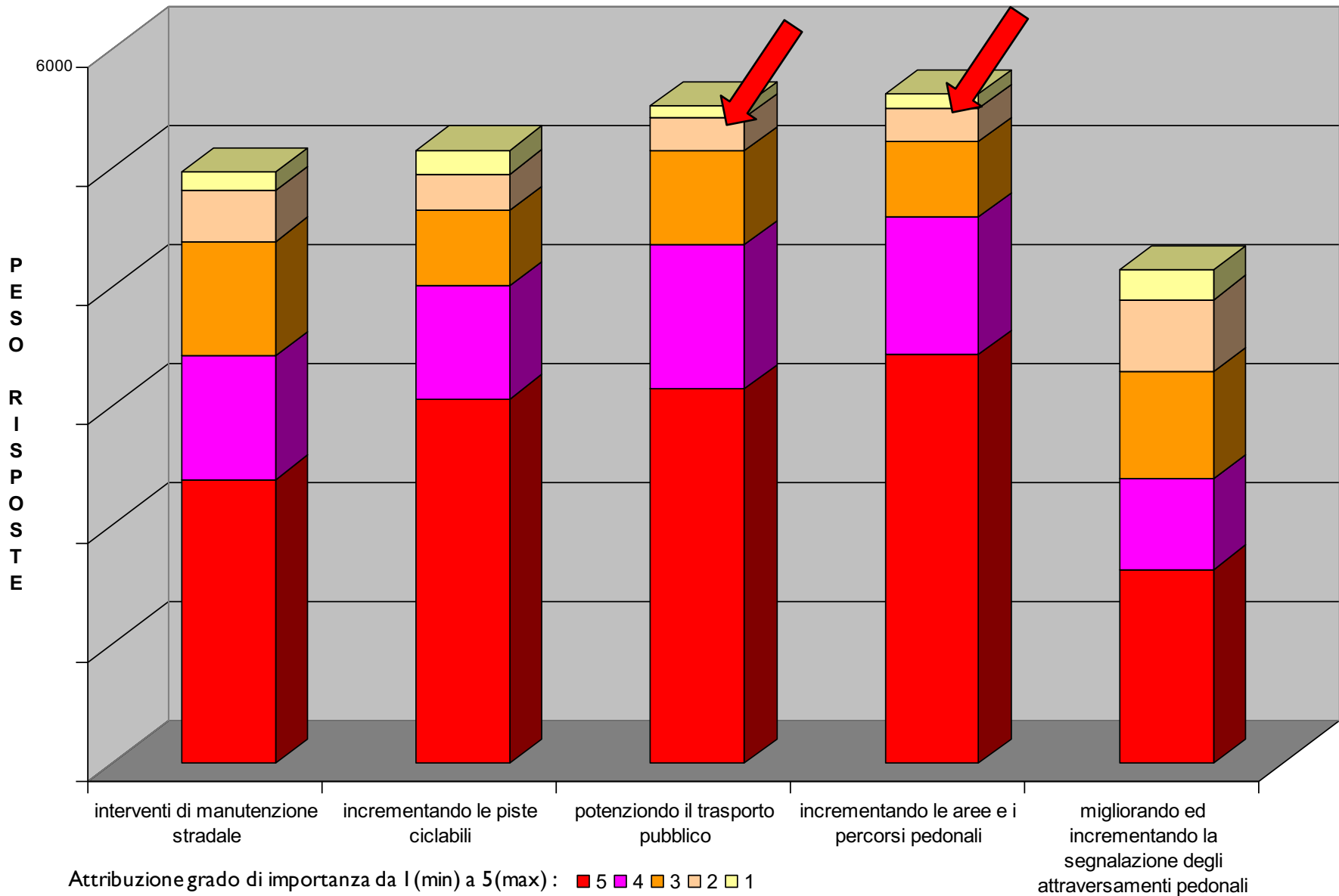
Attribuzione grado di importanza da 1 (min) a 5 (max): ■5 ■4 ■3 ■2 ■1

Ascolto esterno: i questionari e i rilievi nelle circoscrizioni



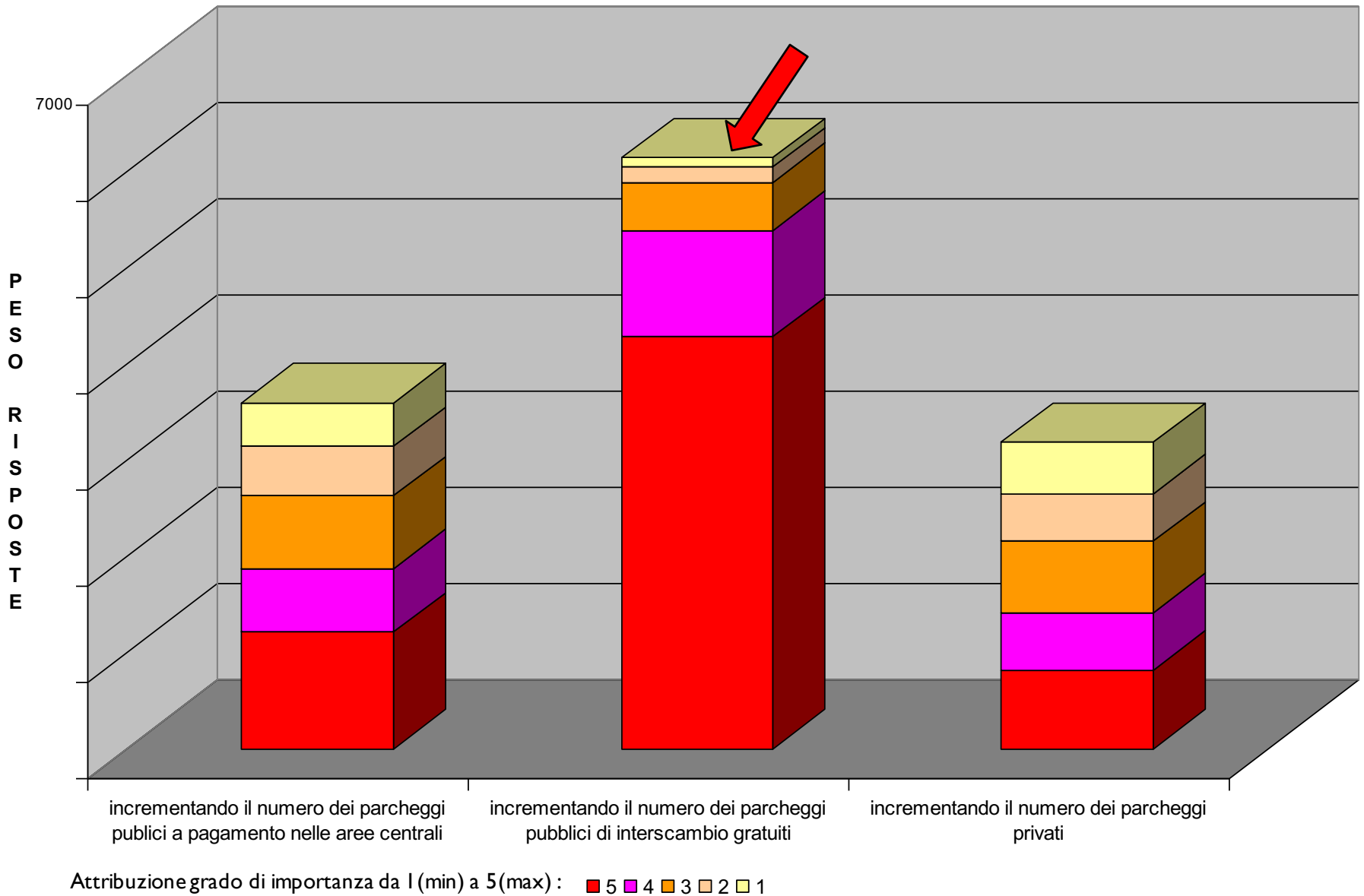
Ascolto esterno: i questionari e i rilievi nelle circoscrizioni

Secondo lei per migliorare la mobilità cittadina come bisognerebbe intervenire ?



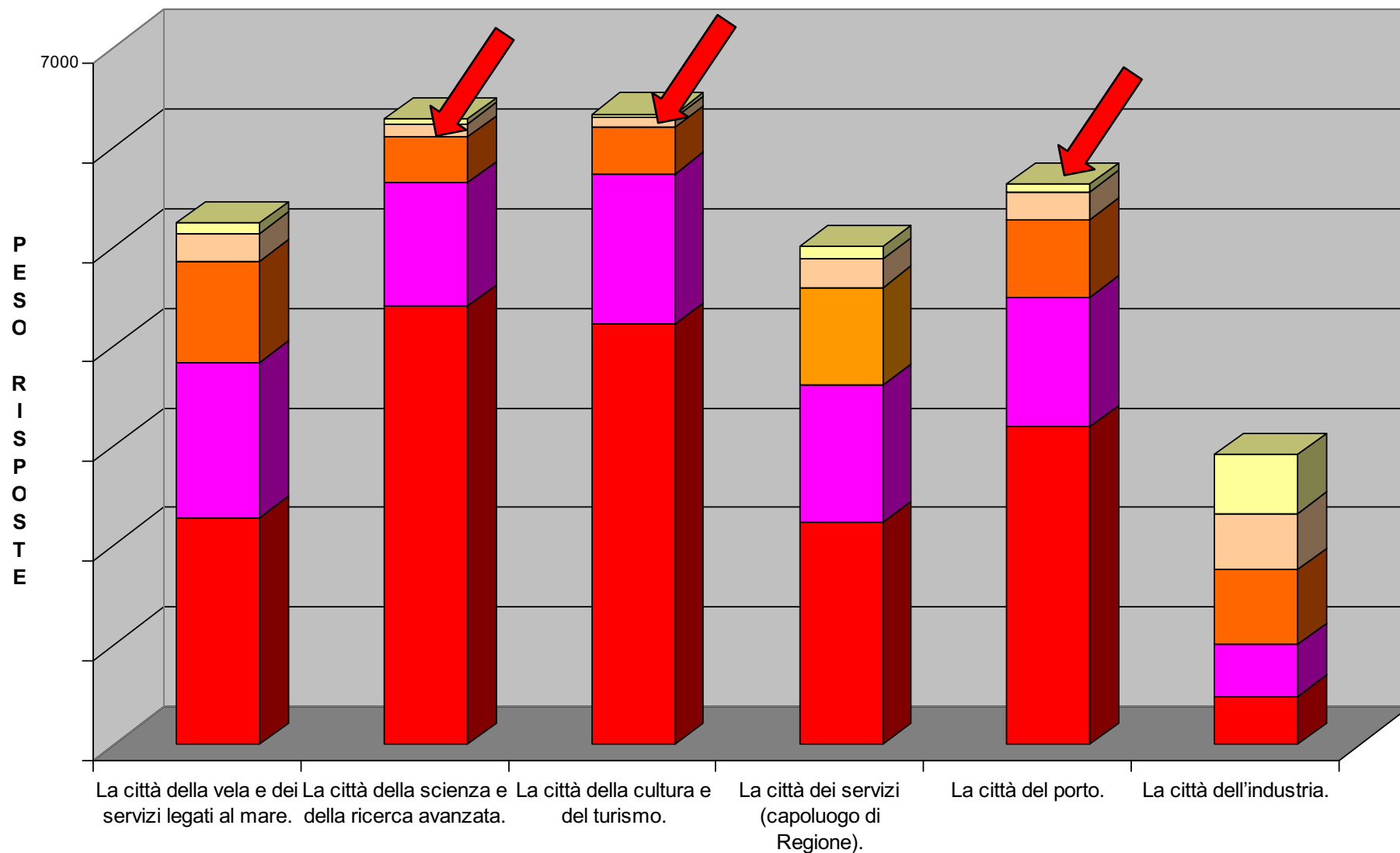
Ascolto esterno: i questionari e i rilievi nelle circoscrizioni

Secondo lei per migliorare il sistema della sosta come bisognerebbe intervenire?



Ascolto esterno: i questionari e i rilievi nelle circoscrizioni

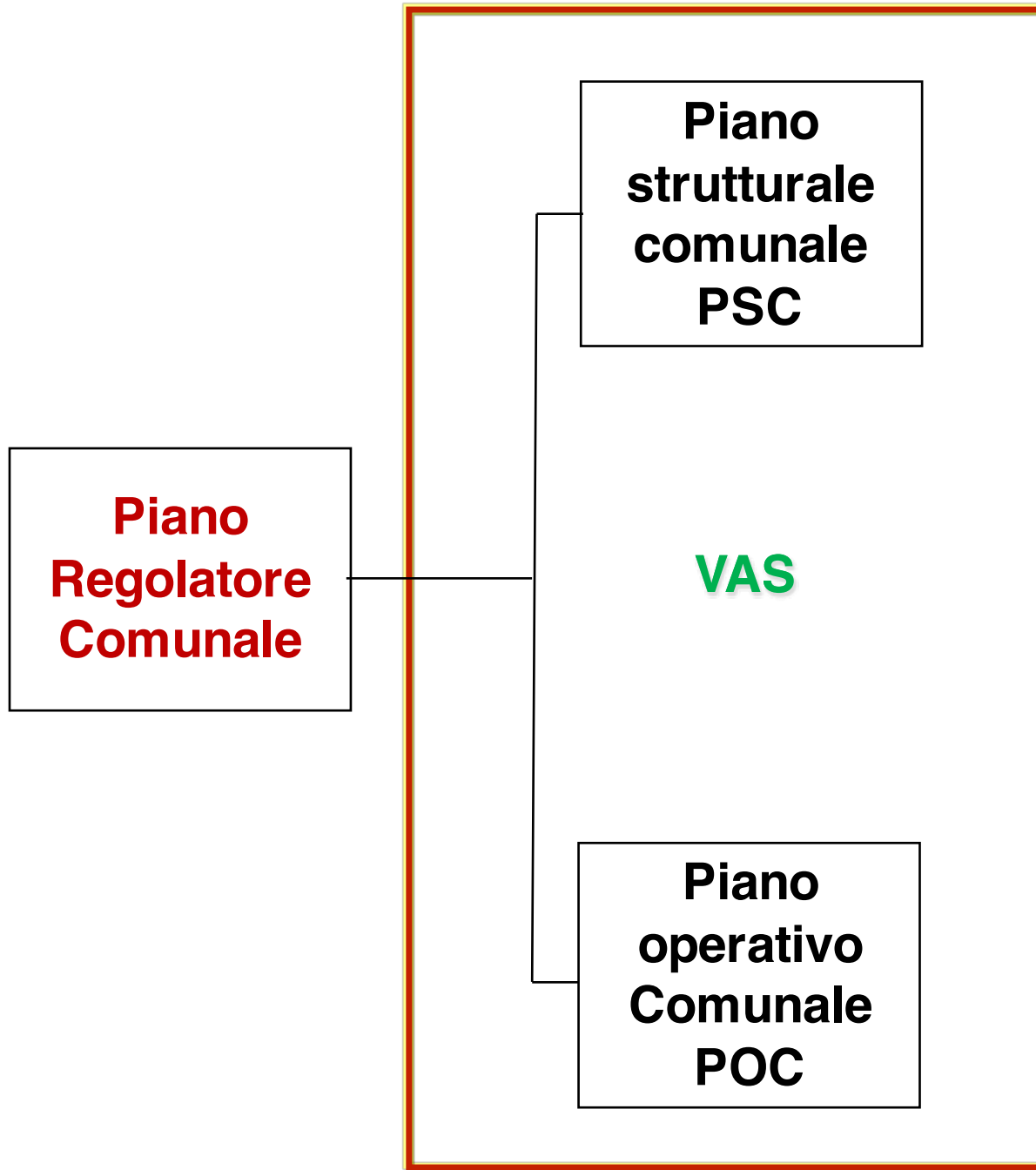
Con quale immagine vorrebbe che si rappresentasse la Trieste del domani ?



<http://urbanistica.comune.trieste.it/piano-regolatore/vigente/>

Una nuova forma di piano

Quadro normativo: Legge Urbanistica Regionale n.5/2007 e s.m.i.



Quadro normativo: Legge Urbanistica Regionale n.5/2007 e s.m.i.

Art 15) Il **Piano strutturale** comunale ha **durata indeterminata** e:

- a) costituisce il quadro conoscitivo del territorio comunale ...;
- b) recepisce le prescrizioni di PTR;
- c) fissa gli indicatori di monitoraggio per la Valutazione ambientale strategica - Vas;
- d) stabilisce i criteri per l'utilizzazione delle risorse essenziali di livello comunale;
- e) individua gli ambiti urbanizzati, non urbanizzati, urbanizzabili e la rete delle infrastrutture, definiti secondo le tipologie e nei limiti del PTR;
- f) definisce la metodologia e i criteri, nonché i limiti, per l'individuazione degli ambiti di perequazione urbanistica, di compensazione urbanistica e di compensazione territoriale.

Art 21) Il **Piano operativo comunale** ha **efficacia conformativa della proprietà e durata indeterminata**.

- a) ripartisce il territorio comunale in zone omogenee con relative destinazioni d'uso e indici edilizi...;
- b) stabilisce norme tecniche di attuazione degli interventi di riqualificazione, di trasformazione e di conservazione;
- c) stabilisce gli standard,, le attrezzature di interesse collettivo e sociale, nonché le zone preordinate alla tutela ambientale e del territorio;
- d) individua gli ambiti da assoggettare obbligatoriamente a pianificazione di settore, ...quelli da assoggettare a pianificazione attuativa e ne stabilisce le regole e le modalità d'intervento;
- e) individua gli ambiti in cui sono previsti interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente;
- f) disciplina gli interventi di trasformazione da attuare in forma unitaria anche con l'utilizzo della tecnica della perequazione urbanistica, della compensazione urbanistica e della compensazione territoriale e individua le correlate aree destinate al trasferimento dei crediti edilizi, nonché i relativi limiti di incremento edificatorio.

Quadro normativo: Legge Urbanistica Regionale n.12/2008

Integrazioni e modifiche alla Legge regionale 5/2007

(Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio).

Vedi art. 63bis Legge Urbanistica Regionale n.5/2007 (Testo coordinato)

In attesa dell'entrata in vigore del Piano di governo del territorio regionale, rimane sospesa l'applicazione della l.r. 5/2007 che, al pari delle leggi di altre regioni italiane (prime fra tutte, Toscana ed Emilia Romagna), prevede la suddivisione del progetto di piano regolatore in due distinti livelli: strutturale e operativo.

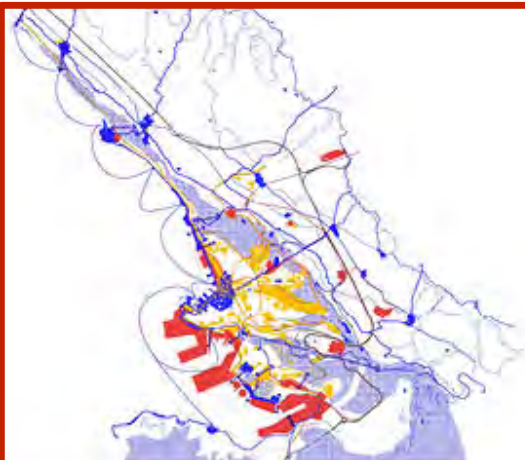
In questa fase si mantengono così i contenuti e le procedure della precedente l.r. 52/1991, nel rispetto del Piano urbanistico regionale generale del 1978 e in un assetto datato sotto il profilo sia delle strategie di sviluppo, sia degli strumenti preposti al loro raggiungimento.

Nonostante ciò, si è deciso di articolare il PRG nelle due componenti: strutturale e operativa



Piano struttura d'area vasta

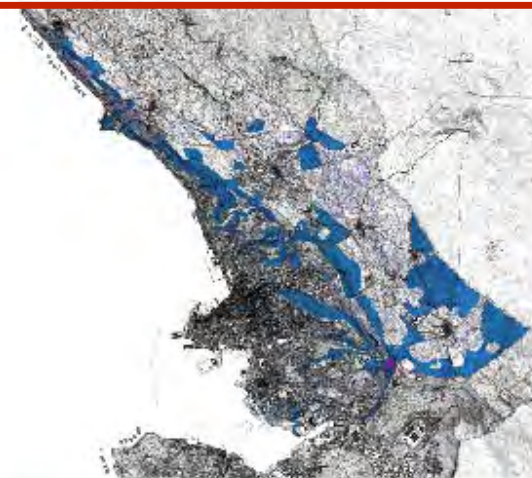
Piano struttura



Visioni di città



Sistemi e sottosistemi



Carta dei valori

Piano operativo

Elaborati principali:

Relazione generale

Norme Tecniche di Attuazione

Zonizzazione

PO3 - Schede progetto

Un approccio diverso (ed estensivo)
agli standard

<p>D.M. 1444/1968: Z. T. O. (ZONE TERRITORIALI OMOGENEE)</p>	<p>Quantità minime di spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi da osservare in rapporto agli insediamenti residenziali nelle singole zone territoriali omogenee</p>
<p>ZONE A) centri e zone di particolare pregio storico</p>	<p>La metà di quelle previste per le zone C</p>
<p>ZONE B) Zone totalmente o parzialmente edificate (Ac \geq 12,5%, It \geq 1,5 m³/m²)</p>	<p>La metà di quelle previste per le zone C</p>
<p>ZONE C) Zone di espansione residenziale</p>	<p>Comuni > 10000 ab: 18 m²/ab così suddivisi: 4,5 per istruzione e assistenza all'infanzia 2,00 per attrezzature di interesse collettivo 9,00 per verde, parchi, giardini, sport 2,50 per parcheggi pubblici (+1/10 di ve per parcheggi privati) Comuni < 10000 ab e zone residenziali con If \leq 1mc/mq: 12 mq/ab con 4,00 per istruzione... In zone paesaggisticamente delicate la dotazione di verde aumenta a 15,00 m²/ab</p>
<p>ZONE D) Zone destinate all'industria</p>	<p>Una superficie \geq 10% va destinata ad attività collettive, verde e parcheggi</p>
<p>ZONE E) Zone agricole</p>	<p>6,00 m²/ab per attività collettive ed istruzione</p>
<p>ZONE F) Zone per attrezzature di interesse generale</p>	<p>1,50 m²/ab per istruzione superiore 1,00 m²/ab per attrezzature sanitarie 15,00 m²/ab per parchi urbani e territoriali</p>

Regolamento di attuazione della Parte I urbanistica, ai sensi della legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5

Classi di capacità insediativa residenziale	Aree territoriali	Attrezzature					
		viabilità e trasporti	culto, vita associativa e cultura	istruzione	assistenza e sanità	verde, sport e spettacoli all'aperto	TOTALI
Fino a 5.000 abitanti	A	3,00	2,50	2,50	1,50	7,00	16,50
	B	3,00	2,50	2,50	1,50	7,00	16,50
	C	3,00	1,50	2,00	1,50	6,00	14,00
	D	2,50	1,50	2,00	1,50	5,00	12,50
5.000 ÷ 10.000 abitanti	A	3,00	2,50	3,50	2,00	12,00	23,00
	B	3,00	2,50	3,50	2,00	12,00	23,00
	C	3,00	1,50	3,50	1,50	7,00	16,50
	D	2,50	1,50	3,50	1,50	5,00	14,00
10.000 ÷ 20.000 abitanti	A	3,50	2,50	3,50	2,00	12,00	23,50
	B	3,50	2,50	3,50	2,00	12,00	23,50
	C	3,00	1,50	3,50	2,00	7,00	17,00
	D	2,50	1,50	3,50	2,00	5,00	14,50
20.000 ÷ 50.000 abitanti	A	3,50	3,00	3,50	3,00	12,00	25,00
	B	3,50	3,00	3,50	3,00	12,00	25,00
	C	3,50	3,00	3,50	3,00	12,00	25,00
50.000 ÷ 100.000 abitanti	A	3,50	3,00	3,50	3,00	15,00	28,00
	B	3,50	3,00	3,50	3,00	15,00	28,00
oltre 100.000 abitanti	A	5,00	3,00	3,50	3,00	15,00	29,50
	B	3,50	3,00	3,50	3,00	15,00	28,00

A. Capoluoghi e centri urbani a valenza territoriale;

B. Comuni a vocazione turistica;

C. Comuni di pianura;

D. Comuni di montagna e collina.

CONTENUTI della Relazione di PRGC:

- 1. PIANO STRUTTURA E STRATEGIE DI PIANO**
- 2. ILLUSTRAZIONE DEL PROGETTO**
- 3. DIMENSIONAMENTO DEL PIANO**
- 4. CALCOLO DEGLI STANDARD**
- 5. REITERAZIONE DEI VINCOLI E NUOVE PREVISIONI**
- 6. VERIFICA DEGLI STANDARD**

Come si passa dai mc esistenti e previsti al numero di abitanti?

D.M. 1444:

“Ai fini dell'osservanza dei rapporti suindicati nella formazione degli strumenti urbanistici, si assume che, salvo diversa dimostrazione, ad ogni abitante insediato o da insediare corrispondano mediamente 25 mq. di superficie lorda abitabile (pari a circa 80 mc. vuoto per pieno), eventualmente maggiorati di una quota non superiore a 5 mq. (pari a circa 20 mc. vuoto per pieno) per le destinazioni non specificamente residenziali ma strettamente connesse con le residenze (negozi di prima necessità, servizi collettivi per le abitazioni, studi professionali, ecc.)”.

Quindi:

1 abitante/100-200 mc

Vedi elaborati del POC:

RG_RELAZIONE_GENERALE_DIC2015

PO4.1_RELAZIONE_SUI_SERVIZI_DIC2015

PO5_RELAZIONE_CIRTM [Capacità insediativa residenziale teorica massima]_DIC2015

LR 5/2007 Art. 23 - Decadenza dei vincoli

1. Le previsioni del POC che assoggettano singoli beni a vincoli preordinati all'esproprio **decadono** qualora non siano state attuate o non sia iniziata la procedura per l'espropriazione degli immobili **entro cinque anni** dall'entrata in vigore del POC medesimo.
2. La decadenza di cui al comma 1 non opera qualora i vincoli abbiano validità permanente in quanto imposti da disposizioni di legge.

....

In relazione a un quadro di auspicata stabilità della popolazione residente e alla capacità insediativa teorica massima delineata (242.914 ab.), la verifica del dimensionamento delle attrezzature già realizzate ha evidenziato un **largo esubero** rispetto alle quantità fissate dalle disposizioni di legge regionali, **con la sola eccezione degli spazi a parcheggio.**

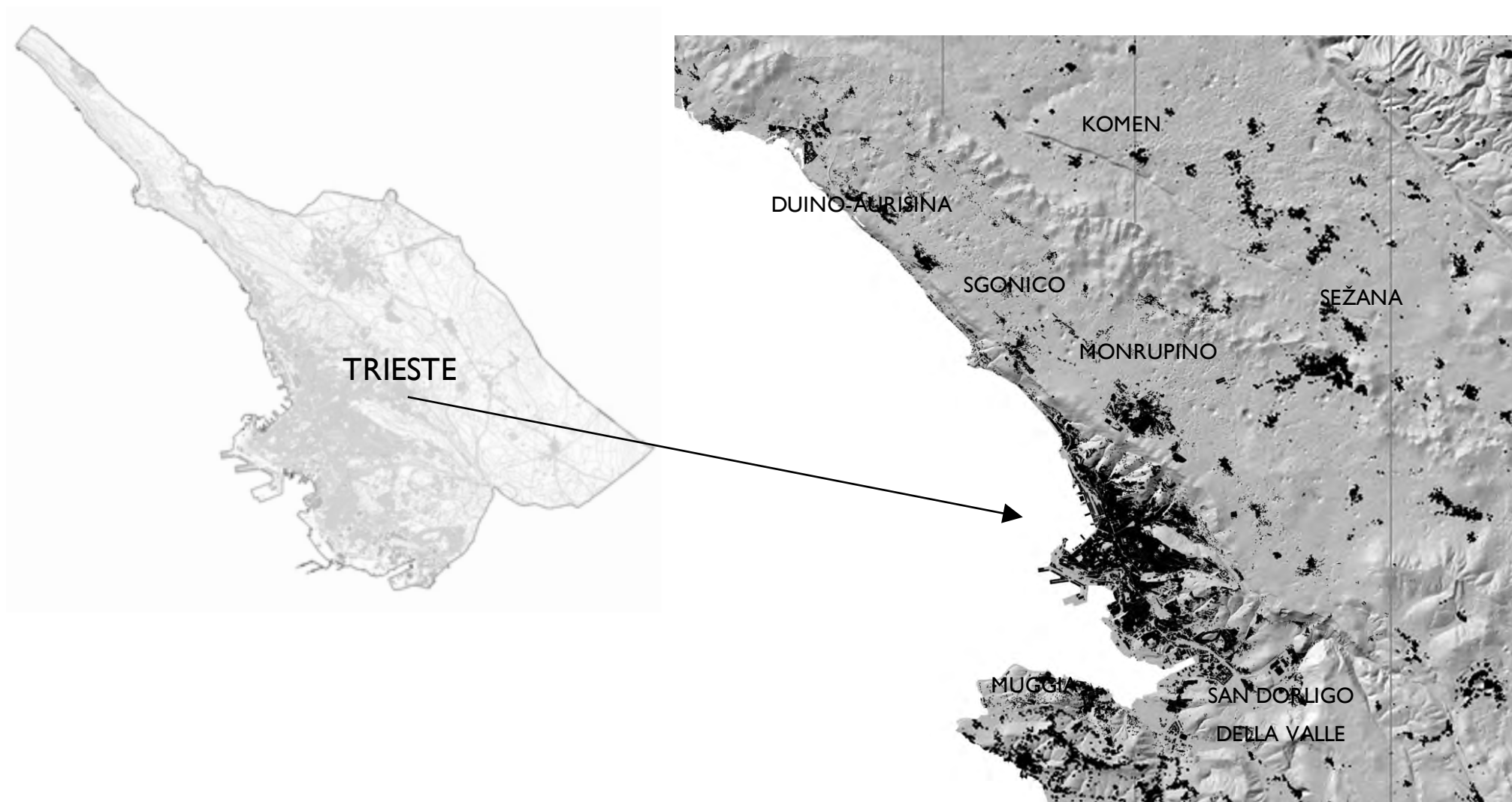
Nella costruzione del nuovo PRGC, ribadire la valenza strategica degli standard ha perciò comportato un riorientamento di approccio. Se le quantità già risultavano soddisfatte, e omogenea appariva la distribuzione delle attrezzature sul territorio urbanizzato, la loro **frammentazione, i crescenti vincoli economici alla loro realizzazione, unitamente all'emergere di nuovi bisogni** andavano più attentamente presi in considerazione. L'obiettivo è stato perciò quello di tornare a lavorare su cosa oggi significhi parlare di *città delle dotazioni di interesse collettivo* e su quale possa essere il suo **ruolo in un modello più sostenibile di funzionamento del territorio.**

Articolandosi alle scale territoriale, urbana e di quartiere, un'attenzione ricorrente alla **città pubblica** si può così riconoscere in tutti i sistemi e sottosistemi del Piano struttura e del Piano operativo, attraverso la **previsione di nuove tipologie di attrezzature e servizi** finalizzati a:

- valorizzare **risorse e prestazioni paesaggistiche ed ecosistemiche**;
- costruire “**catene**” di **spazi aperti pubblici**, per migliorare la fruizione e gli impatti sul benessere collettivo delle diverse dotazioni esistenti e di nuovo impianto;
- promuovere il **riuso sostenibile di ambiti dismessi**;
- introdurre **nuove forme di mobilità a basso impatto ambientale**.

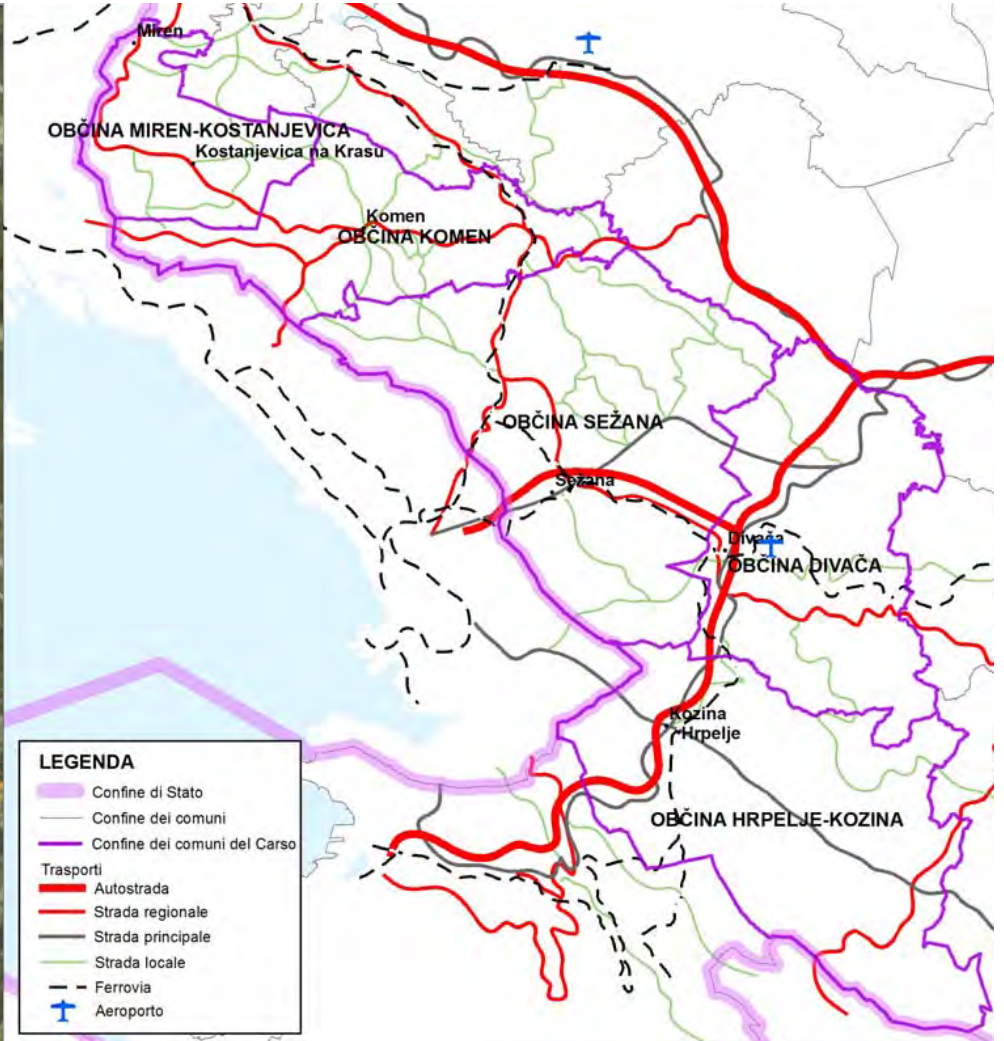
Un piano che guarda oltre i confini
e che costruisce il proprio progetto
a partire da uno sguardo
alla **scala dell'area vasta**

Piano struttura d'area vasta



Il Piano struttura di area vasta farà parte della documentazione di piano ma sarà, ovviamente, **PRIVO di VALENZA NORMATIVA**. Esso costituisce uno sfondo sul quale sono state verificate le scelte di progetto, definendo strategie e azioni in una cornice di senso più ampia. E' un'immagine interpretativa e progettuale che il Comune desidera condividere con le amministrazioni contermini.

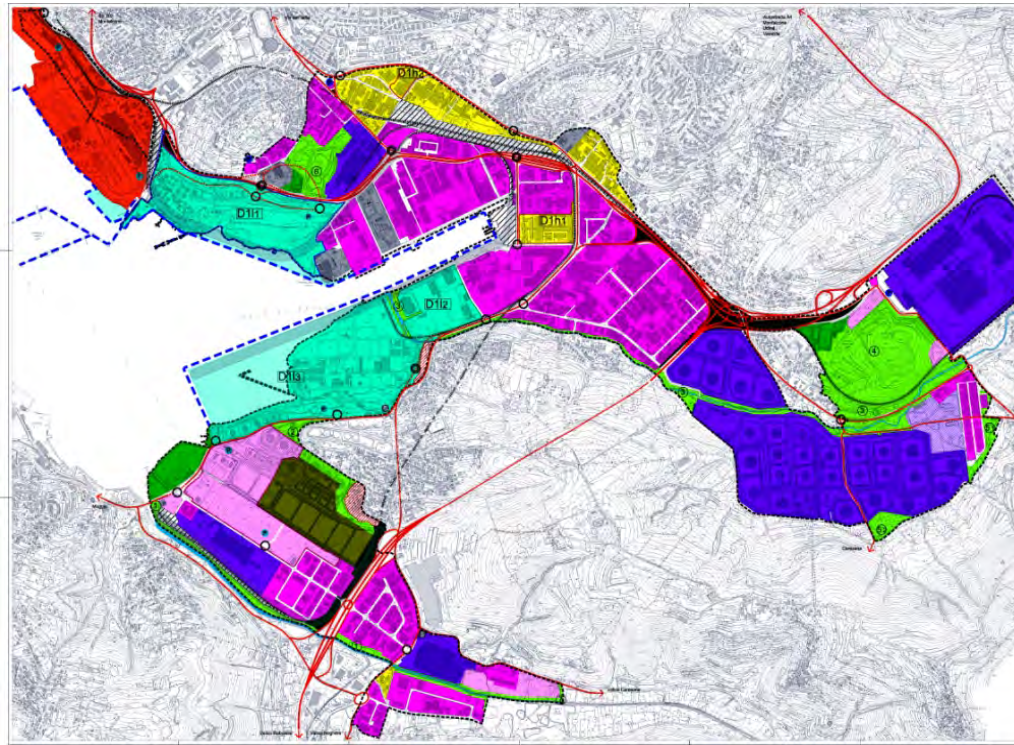
A partire da studi, ricerche, progetti con rilevanza transfrontaliera



Fonte: progetto interreg Carso Kras e piani regolatori comunali sloveni

progetti di area vasta Metropolitana Adria A

progetti di area vasta piano EZIT

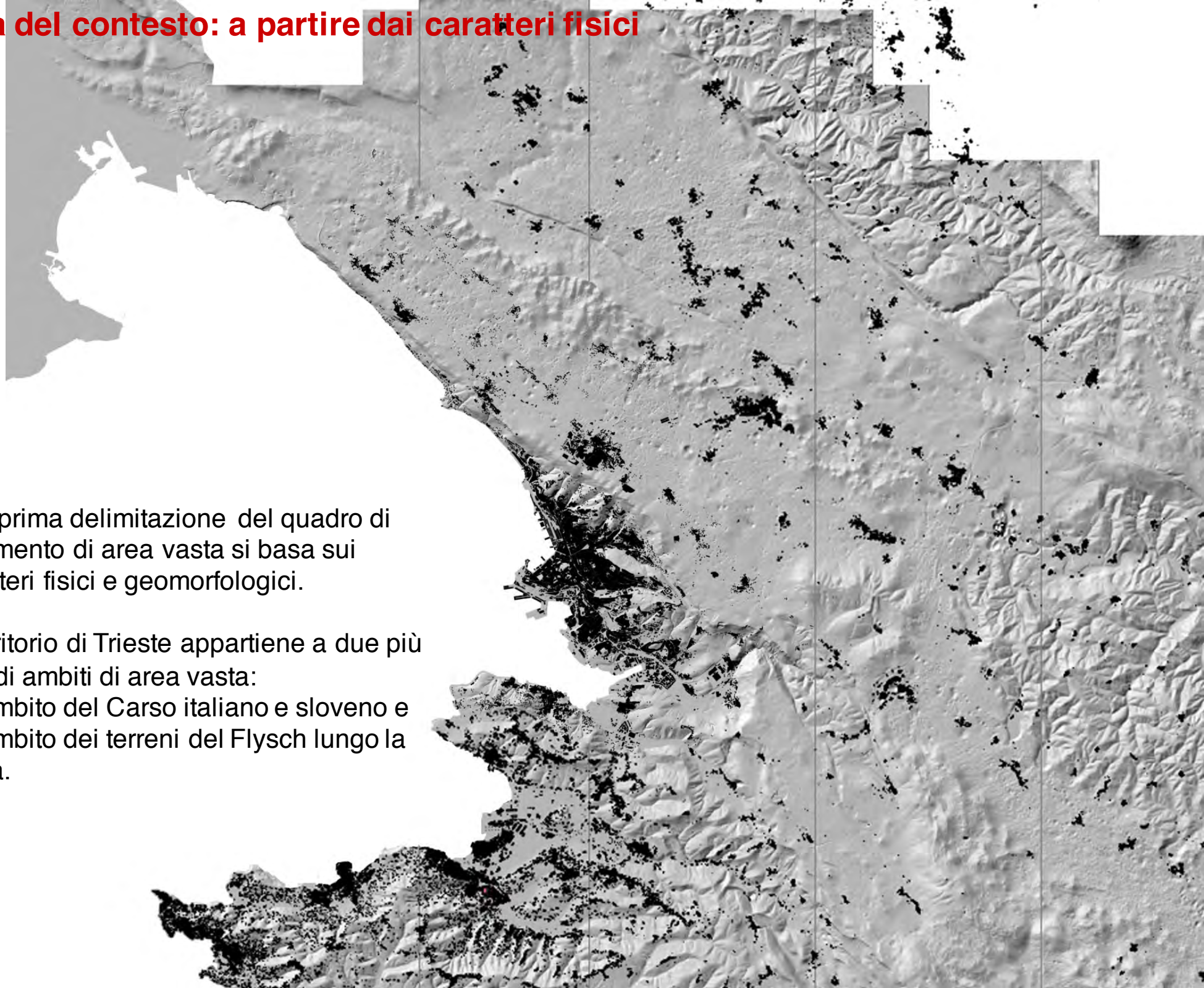


Letture del contesto: a partire dai caratteri fisici

Una prima delimitazione del quadro di riferimento di area vasta si basa sui caratteri fisici e geomorfologici.

Il territorio di Trieste appartiene a due più grandi ambiti di area vasta:

- l'ambito del Carso italiano e sloveno e
- l'ambito dei terreni del Flysch lungo la costa.



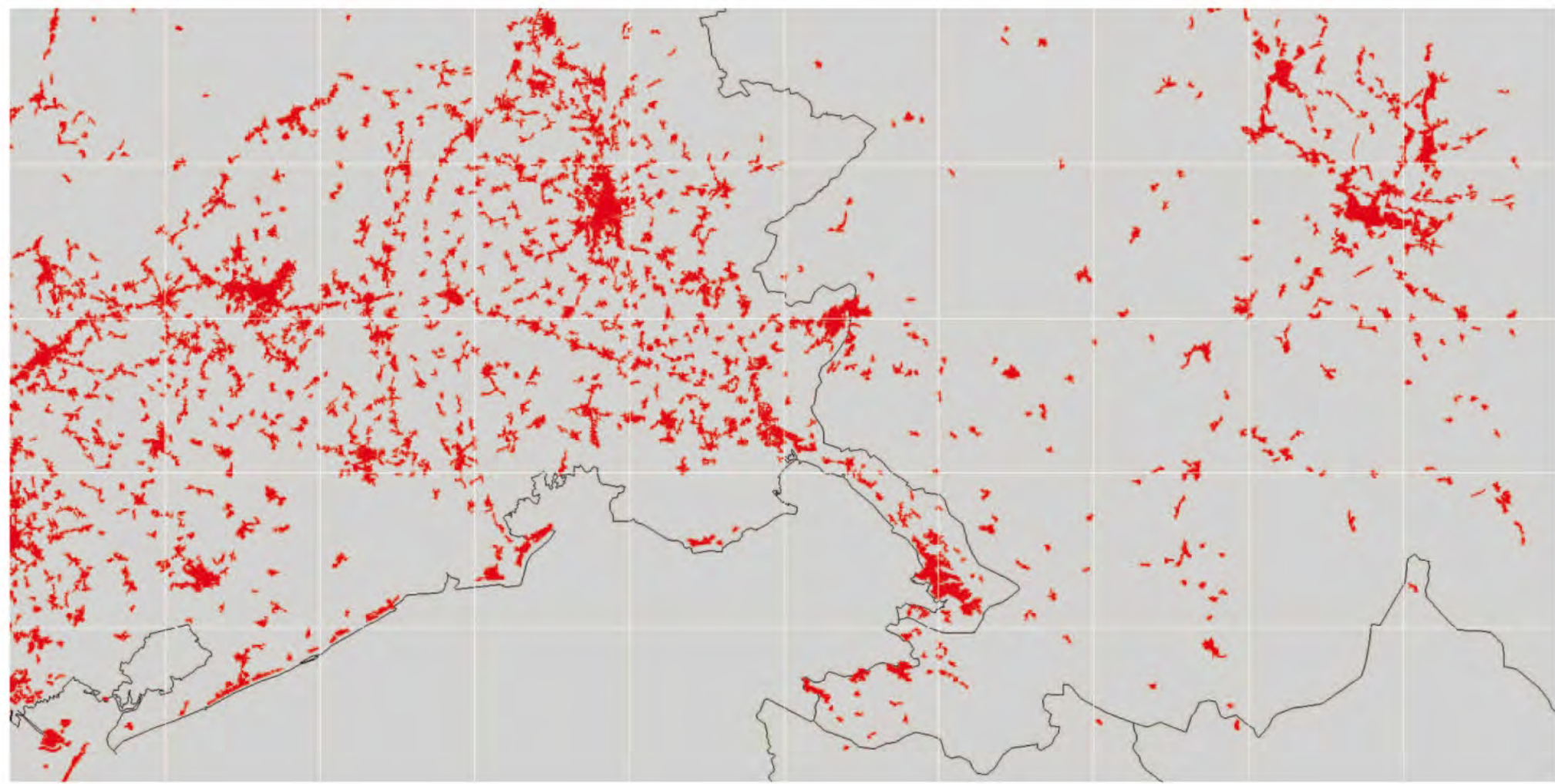
Inquadramento geografico

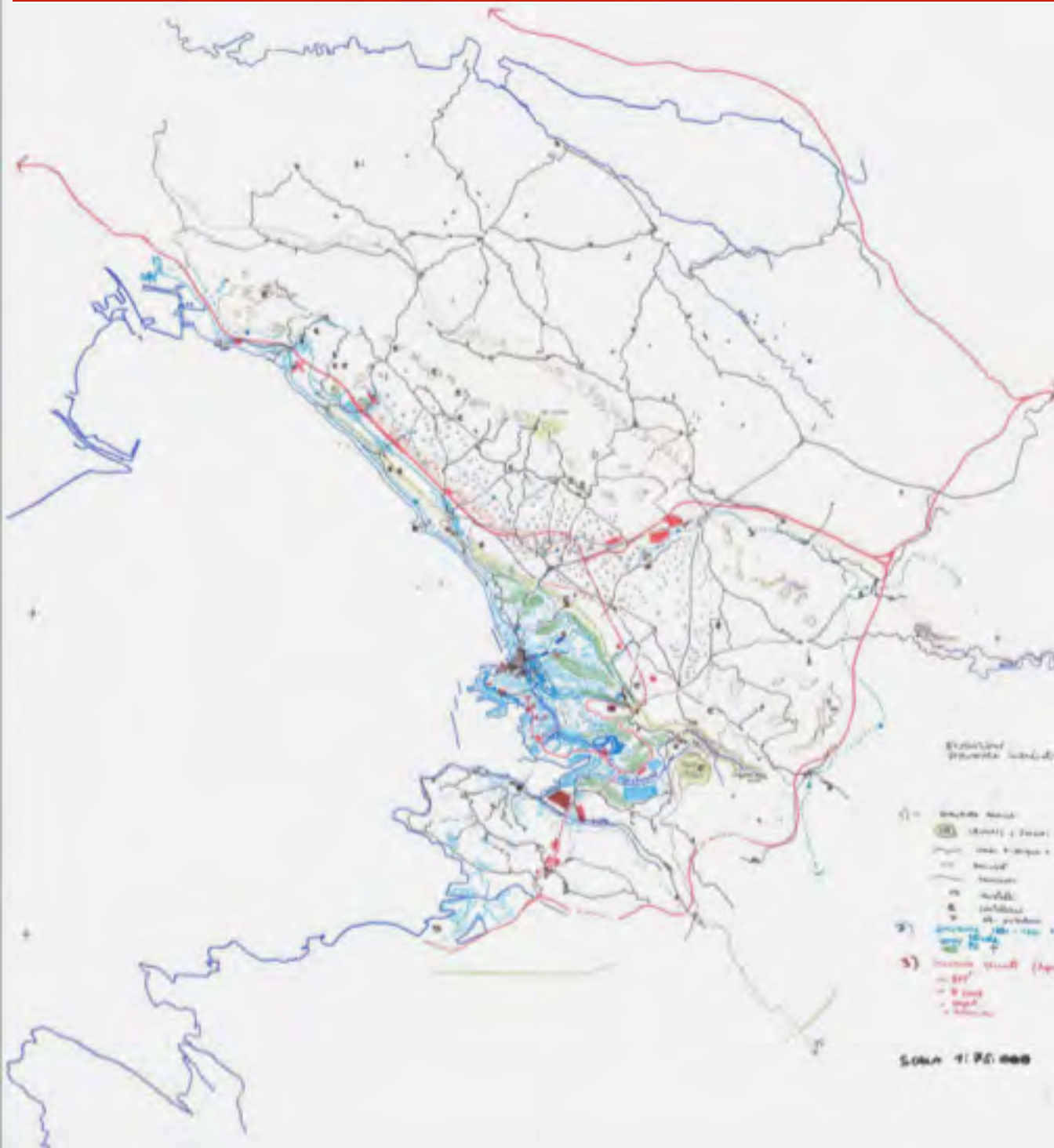


**suoli del Carso
altri suoli (Flysch)**

Fonte: studi di area vasta, Progetto interreg 2000-2006

11. sistemi_sistema insediativo: territorio urbanizzato





3 soglie:

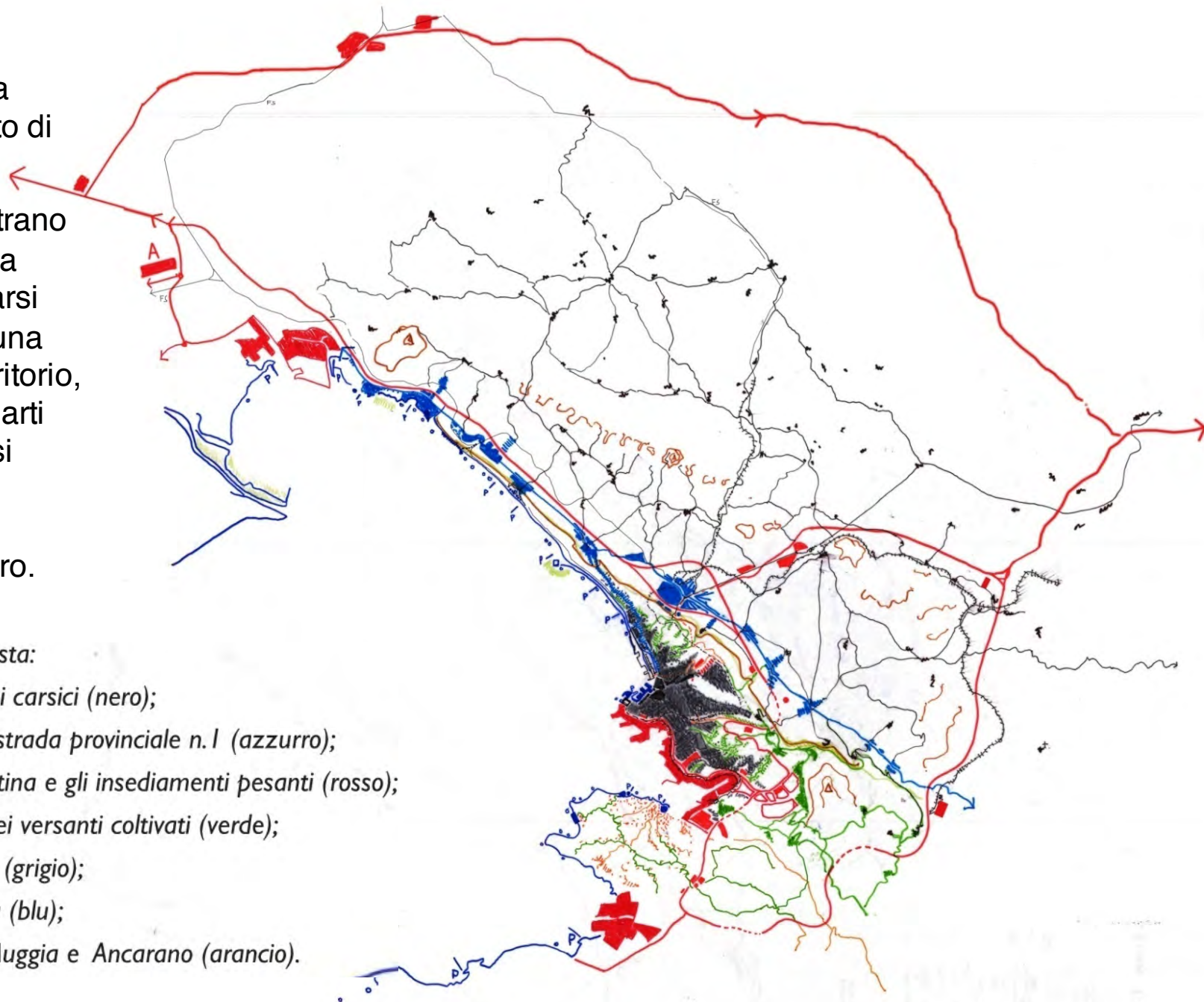
1) **struttura antica** (in nero): el morfogenetici principali: andamenti orografici, acque, rete tracciati, borghi antichi e zone A/B0 diffuse che scendono lungo i colli.

2) **struttura recente** (in azzurro) concentrata sul lato costiero, da monfalcone a Muggia, con diverse modalità di sviluppo (monfalcone, parte nord della costiera, città, muggia). El. Morfogenetici: strade Statali, Porto, FS

3) **struttura contemporanea:** elemento morfogenetico principale è la grande viabilità triestina.

interpretazione del contesto: sette ecologie

La lettura della struttura insediativa territoriale ha portato al riconoscimento di **sette grandi “ecologie”** che mostrano differenti relazioni di area vasta. Nel loro intersecarsi concorrono a restituire una nuova immagine del territorio, composto non solo da parti omogenee ma da diversi telai insediativi che si incrociano e si sovrappongono l’un l’altro.



Le sette ecologie di area vasta:

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

La rete dei piccoli centri carsici



Mantenere e rafforzare l'identità dei borghi e la riconoscibilità del sistema insediativo attraverso lo sviluppo agricolo e turistico (Masterplan del Carso, Carso - Kras).

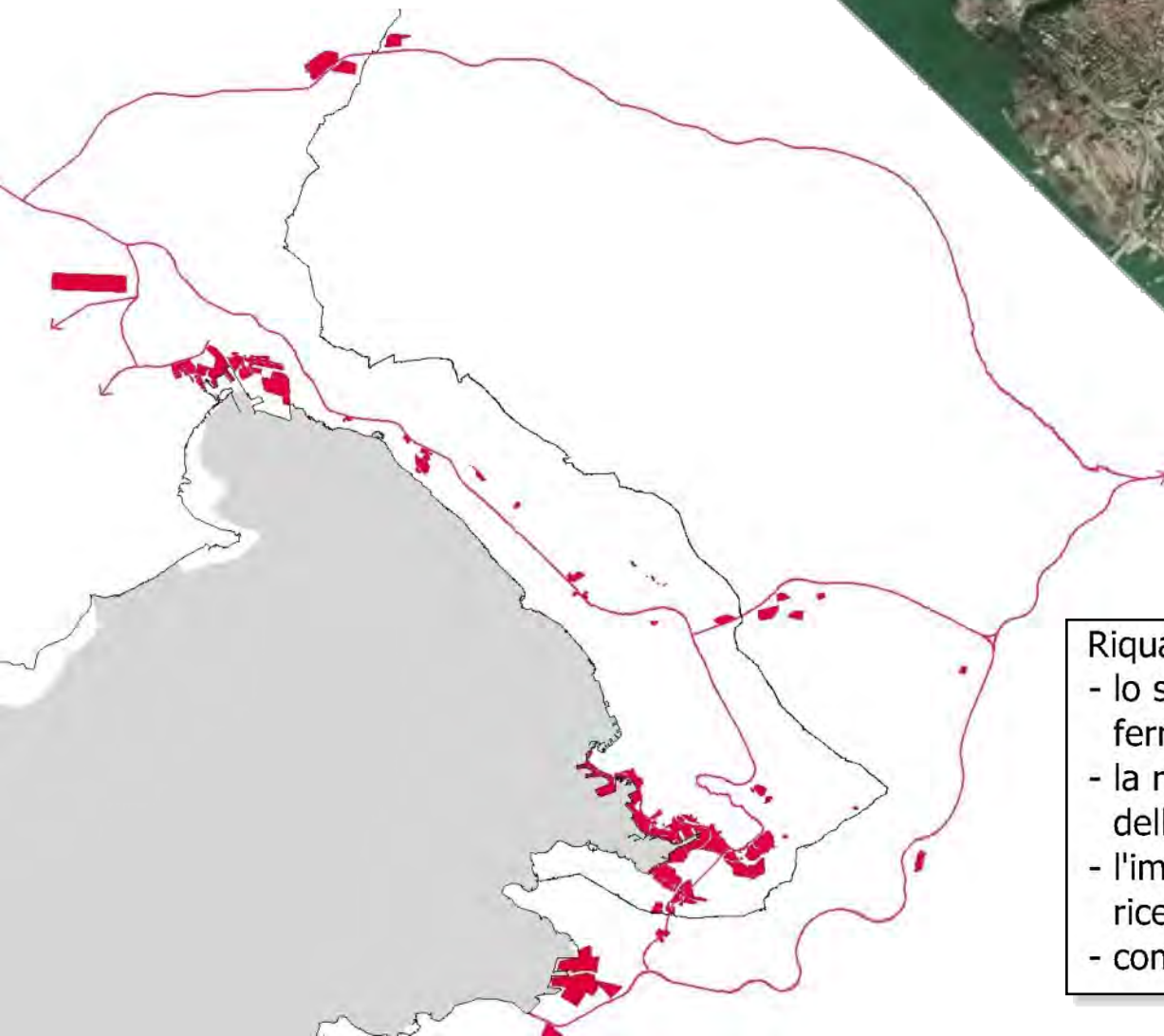


Il sistema lineare della strada provinciale n. 1

Asse di collegamento di scala territoriale da riqualificare preservando la separazione tra i centri per conservarne l'identità.
Riqualificare e mettere in sicurezza i luoghi centrali attraversati.



I poli produttivi, logistici, del grande commercio



- Riqualificazione e rafforzamento del sistema attraverso:
- lo sviluppo portuale e della logistica e quello del sistema ferroviario ed infrastrutturale ad esso collegato;
 - la riqualificazione insediativa, funzionale ed ambientale delle zone produttive e degli autoporti;
 - l'implementazione e l'integrazione delle aree per la ricerca e l'innovazione;
 - completamento del nodo viabilistico di Ferneti.

I poli produttivi, logistici, del grande commercio



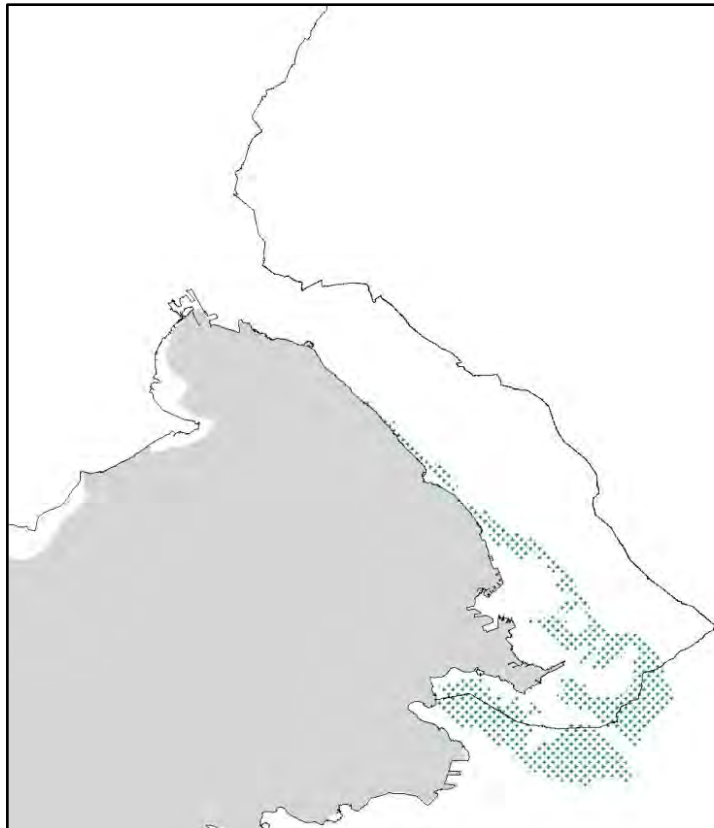
I poli produttivi, logistici, del grande commercio



L'ambito dei versanti coltivati e dei pastini



L'ambito dei versanti coltivati e dei pastini



L'ambito dei versanti coltivati e dei pastini

Paesaggio agricolo terrazzato insediato sulle dorsali collinari in stato di progressivo abbandono.
L'obbiettivo è il ripristino dell'attività agricola di pregio, recupero del paesaggio dei pastini e lo sviluppo degli orti.



terrazzamenti, vigneti, uliveti, floricoltura e orti

L'ambito dei versanti coltivati e dei pastini



L'ambito dei versanti coltivati e dei pastini



L'ambito dei versanti coltivati e dei pastini



Zone di interesse ambientale (zone F)



Zone di interesse agricolo e zootecnico (zone E)



Zone per verde pubblico e a uso pubblico



Duino-Aurisina

Sežana

Sesana

Trieste

Golfo di Trieste

Trieste

Muggia

1704 m

© 2012 Google

© 2012 Tele Atlas

© 2012 MapLink/Tele Atlas







Il Sistema Ambientale

L'obiettivo è uscire dalla logica vincolistica e rafforzare gli elementi e i meccanismi di "buon funzionamento ecosistemico" dando un ruolo attivo agli agricoltori e allevatori

 Natura 2000 - SIC - Riserve

 Natura 2000 - ZPS

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

 I corsi d'acqua: f. Timavo, f. Vipava, t. Rosandra, rio Osp, torrenti urbani

TRIESTE

Riviera di Barcola



Passeggiate in riva al mare

aveva raggiunto il sobborgo (cartolina originale, collezione Filio Filio)

tra l'incessante lavoro portuale, de

La città sul mare



La città sul mare



La città sul mare

Miglioramento dei collegamenti e delle relazioni tra i punti notevoli di area vasta a fini turistici:

- recupero delle connessioni tra il Carso e il mare;
- incremento dei collegamenti marittimi;
- riutilizzo dei valichi e rafforzamento delle "porte" verso il Carso sloveno e l'Istria.



Luoghi di interesse ricreativo e di sviluppo del turismo sostenibile lungo la costa

La città densa

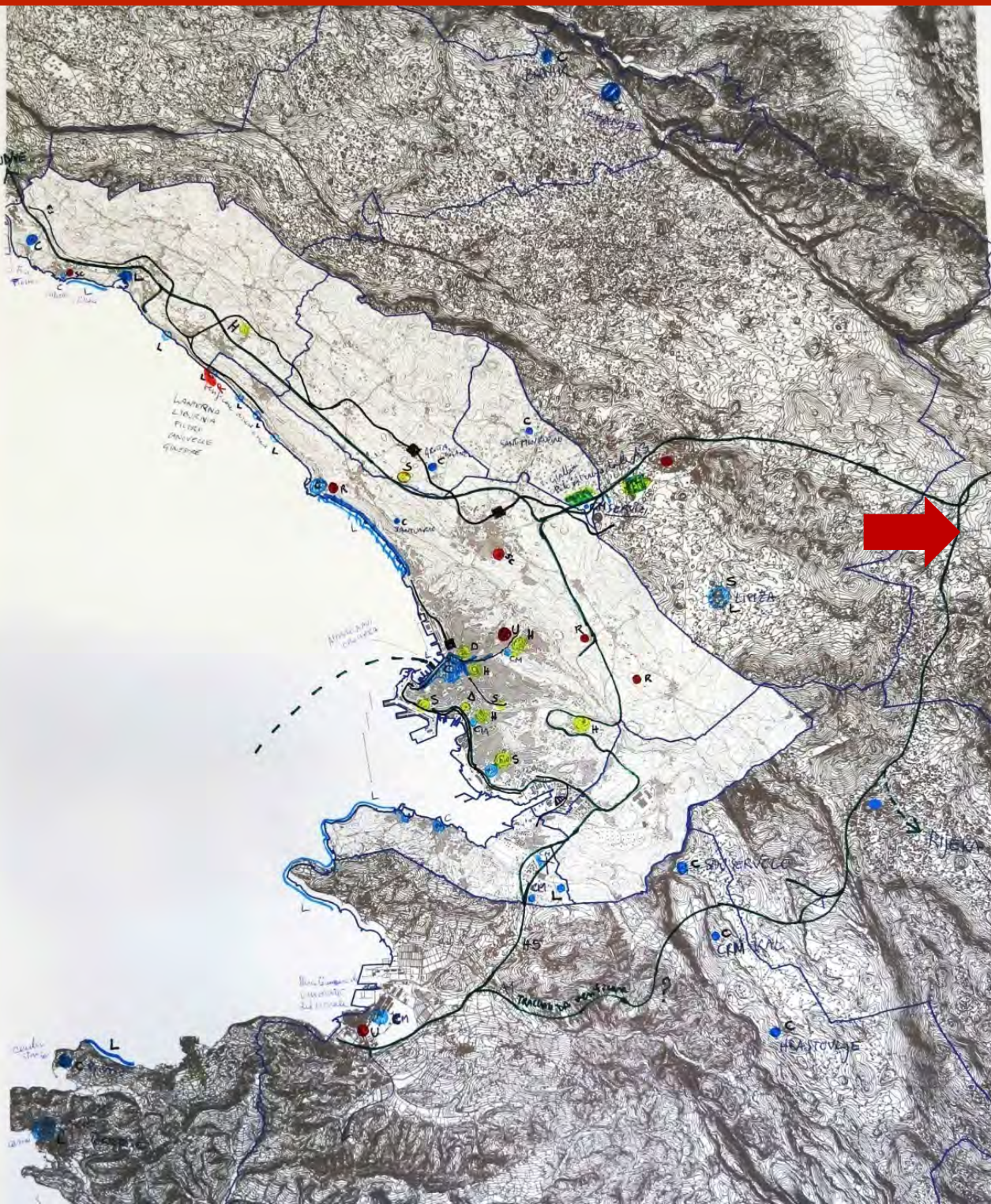
Il mantenimento del ruolo di "centro direzionale" e di servizi di area vasta implica il miglioramento della accessibilità e del sistema della sosta in relazione a tale ruolo in particolare per i pendolari e gli utilizzatori saltuari (*city users*).



La città densa









Il funzionamento della "macchina" territoriale



Si è inoltre cercato di capire la **distribuzione dei servizi a scala territoriale e dei luoghi che costituiscono grandi attrattori di persone** (luoghi della cultura, del tempo libero, dello sport).

I luoghi del loisir, della cultura e i servizi si concentrano sulla costa, mentre all'interno si trovano i poli della ricerca e molti luoghi puntuali di eccezionale interesse storico e culturale





	S	Servizi e grandi attrattori Sport
	H	Ospedali e assistenza
	D	Direzionali e amministrativi
	R	Università e ricerca e formazione superiore
	C	Grandi attrattori culturali
	L	Grandi attrattori del "tempo libero"

Le progettualità strutturanti alla scala dell'area vasta


Temi emergenti di area vasta

progetti in corso e questioni emerse dall'incontro con i comuni contermini

Turismo

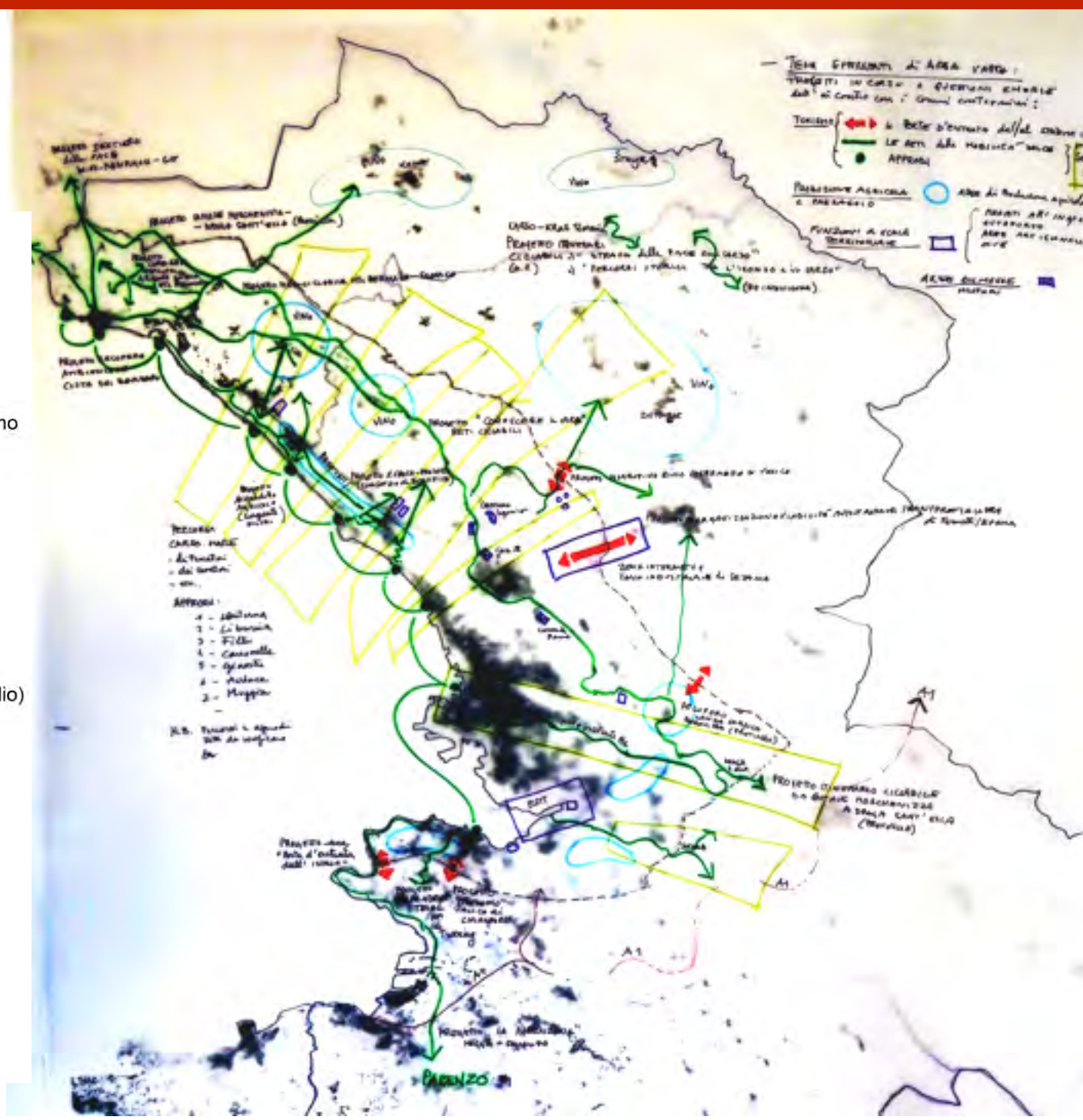
-  le reti e la mobilità dolce
-  le porte d'entrata del Sistema Istriano e Sloveno
-  approdi
-  "7 approdi per sette sentieri"

Produzione agricola e paesaggio

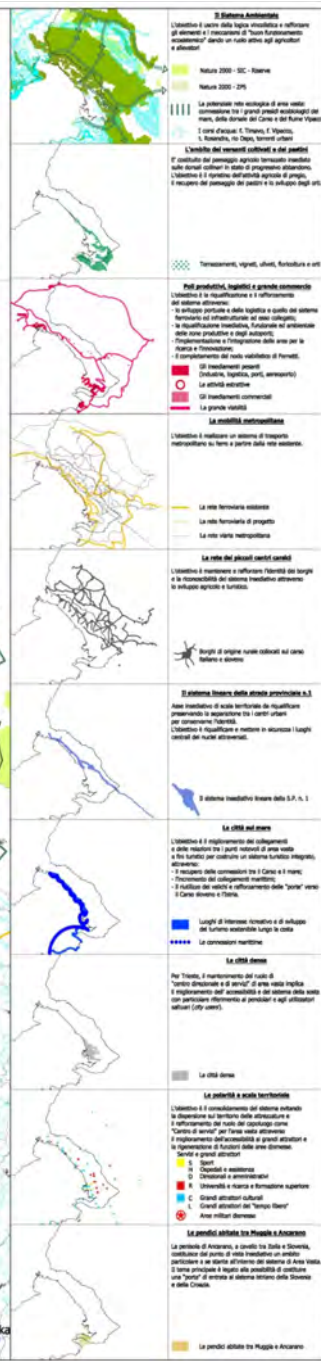
-  aree di produzione agricola di pregio (vino, olio)

Funzioni a scala territoriale

-  mercati
autoporto
aree artigianali
cave
-  aree militari dismesse
-  confine di stato



Piano struttura d'area vasta



Il sistema ambientale

L'ambito dei versanti coltivati e dei pascoli

Poli produttivi, logistici e grande commercio

La mobilità metropolitana

La rete dei piccoli centri carsici

Il sistema lineare della strada provinciale n.1

La città sul mare

La città densa

La polarità a scala territoriale

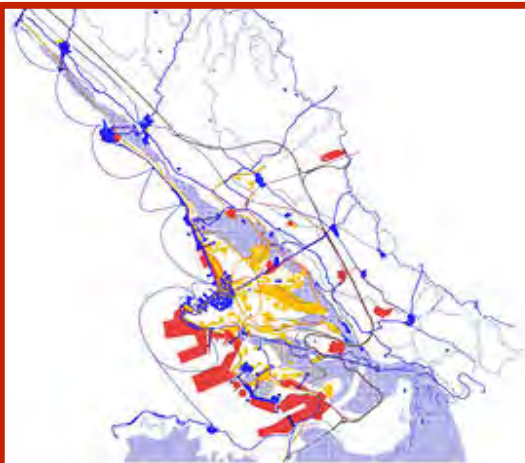
Le pendici abitate tra Muggia e Ancarano

Una nuova forma di piano:
un piano di valori e di progetti
(il livello strutturale)



Piano struttura d'area vasta

Piano struttura



Visioni di città



Sistemi e sottosistemi

Piano operativo



Carta dei valori

Elaborati principali:

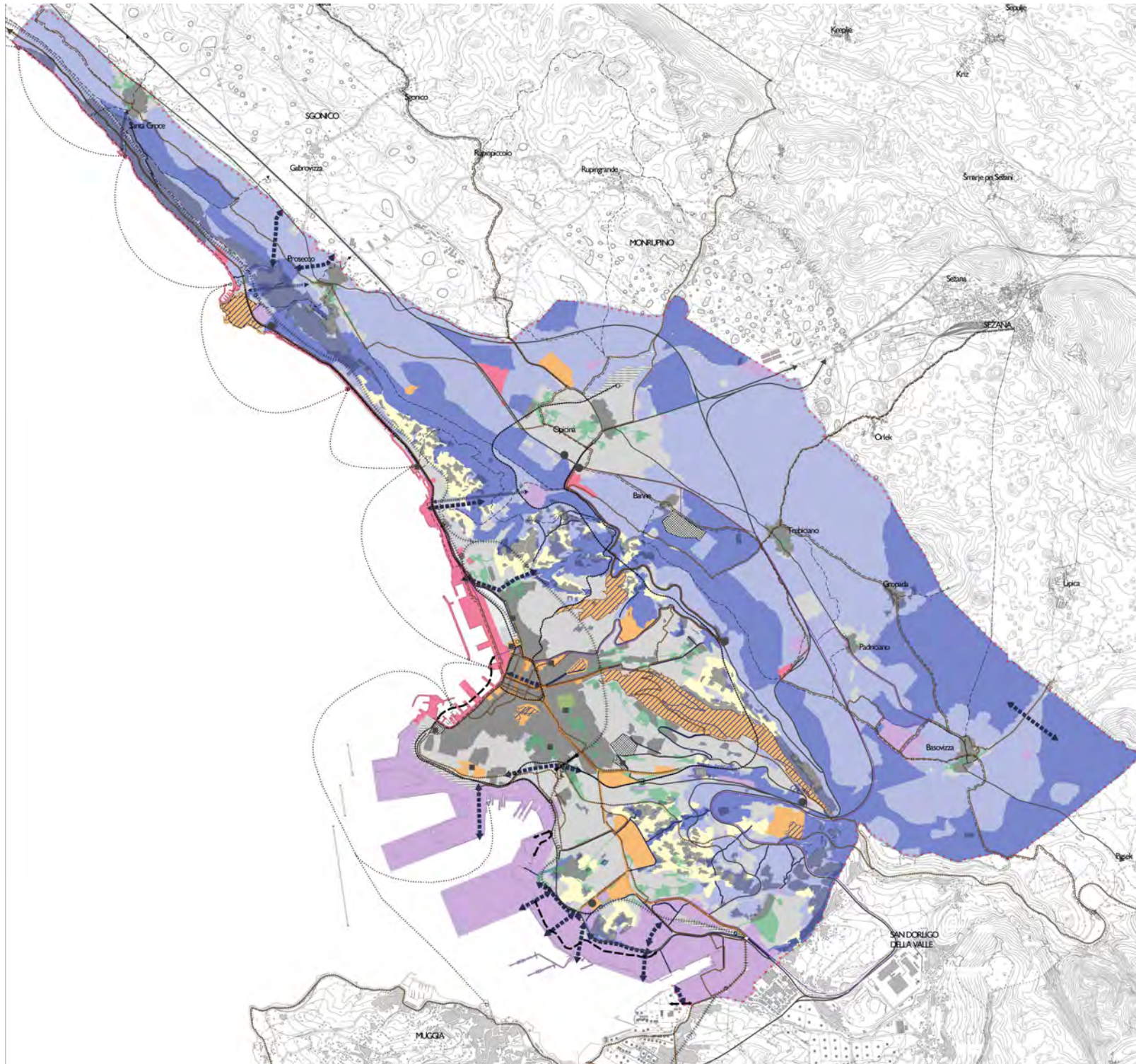
Relazione generale

Norme Tecniche di Attuazione

Zonizzazione

PO3 - Schede progetto

Piano Struttura



Sistema ambientale e del paesaggio

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

Sistema insediativo

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

Sistema delle attrezzature e spazi collettivi

- Centralità a scala urbana e territoriale
- Centri di quartiere

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

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

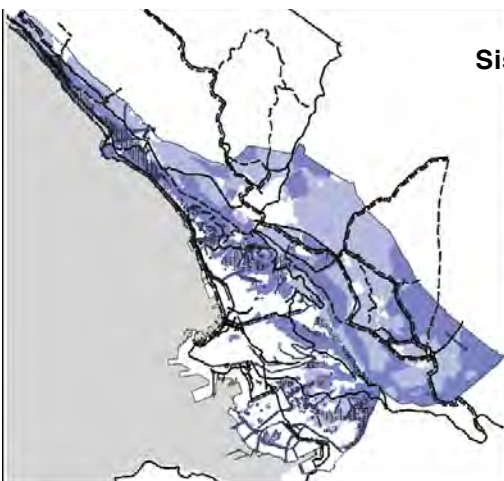
Sistema della mobilità

- collegamenti marittimi
- assi di penetrazione
- grande viabilità
- ipotesi metropolitana leggera
- ipotesi tram o similari
- parcheggi di attestamento
- parcheggi di interscambio
- assi delle centralità
- zone ferroviarie
- gallerie di progetto
- ipotesi di nuove connessioni stradali
- itinerari ciclo-pedonali
- percorsi pedonali

Area della grande trasformazione

- Area della grande trasformazione

Sistemi del Piano Struttura



Sistema ambientale e del paesaggio

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



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

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



Sistema insediativo

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



Sistema della mobilità

- collegamenti marittimi
- assi di penetrazione
- grande viabilità
- ipotesi metropolitana leggera
- ipotesi tram o similari
- parcheggi di atterramento
- parcheggi di interscambio
- assi delle centralità
- zone ferroviarie
- gallerie di progetto
- ipotesi di nuove connessioni stradali
- itinerari ciclo-pedonali
- percorsi pedonali



Sistema delle attrezzature e spazi collettivi

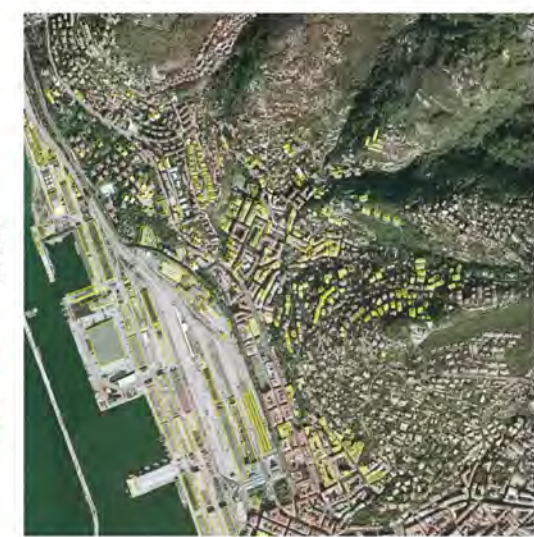
- Centralità a scala urbana e territoriale
- Centri di quartiere



Aree della grande trasformazione

- Aree della grande trasformazione

Visioni di città



Il Piano struttura è definito a partire da quattro grandi insiemi di strategie orientate a disegnare il futuro della città. Tali strategie rinviano sia alle disposizioni del PRGC, sia a diverse politiche che, in coerenza con le Direttive del nuovo Piano, potranno essere avviate anche in un arco temporale più ravvicinato:

- 1. La città policentrica
- 2. La città della conoscenza, della produzione e della logistica
- 3. La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare
- 4. La città sostenibile

1. La città policentrica

Ribadisce, rafforza, chiarisce l'attuale funzionamento di Trieste per rioni, borghi e quartieri, per centralità urbane e polarità territoriali. Elementi costitutivi della città policentrica sono i centri di quartiere, le centralità urbane, le grandi attrezzature della città capoluogo. Rafforzare la città dei centri e dei servizi risponde all'intento di migliorarne la fruibilità e l'attrattività, rendendo i luoghi urbani più vivibili sia per gli abitanti, sia per i fruitori della città capoluogo.

centralità e abitabilità

2. La città della conoscenza, della produzione e della logistica

Comprende aree e parti urbane variamente localizzate nel territorio, dedicate alla ricerca, alla produzione e alla logistica. Integrarle all'interno di un unico asse strategico equivale a individuare una visione di primaria importanza per il disegno di scenari innovativi di trasformazione. Per realizzare questa visione è necessario intensificare le relazioni fisiche e culturali tra settori ugualmente rilevanti, ai quali strettamente si legano specificità e potenzialità di sviluppo del territorio triestino.

sviluppo economico e compatibilità ambientale e funzionale con i luoghi della residenza

3. La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare

Individua e mette a sistema gli ambiti in cui si giocano le strategie per lo sviluppo di un turismo che si fondi sulla valorizzazione integrata del sistema naturalistico del Carso e delle attività legate al mare. Le strategie messe in campo sono rivolte al miglioramento delle connessioni ambientali e fisiche tra diversi elementi di interesse e risorse. L'obiettivo è assicurare un funzionamento più corretto del territorio, improntato alla crescita dell'attrattività nel rispetto dell'ambiente. Elementi costitutivi della città del turismo e del tempo libero sono il sistema ambientale e le attività ricettive a esso compatibili, le produzioni agricole di pregio connesse al turismo agro-alimentare, il sistema culturale.

attrattività e rispetto dei valori paesaggistici

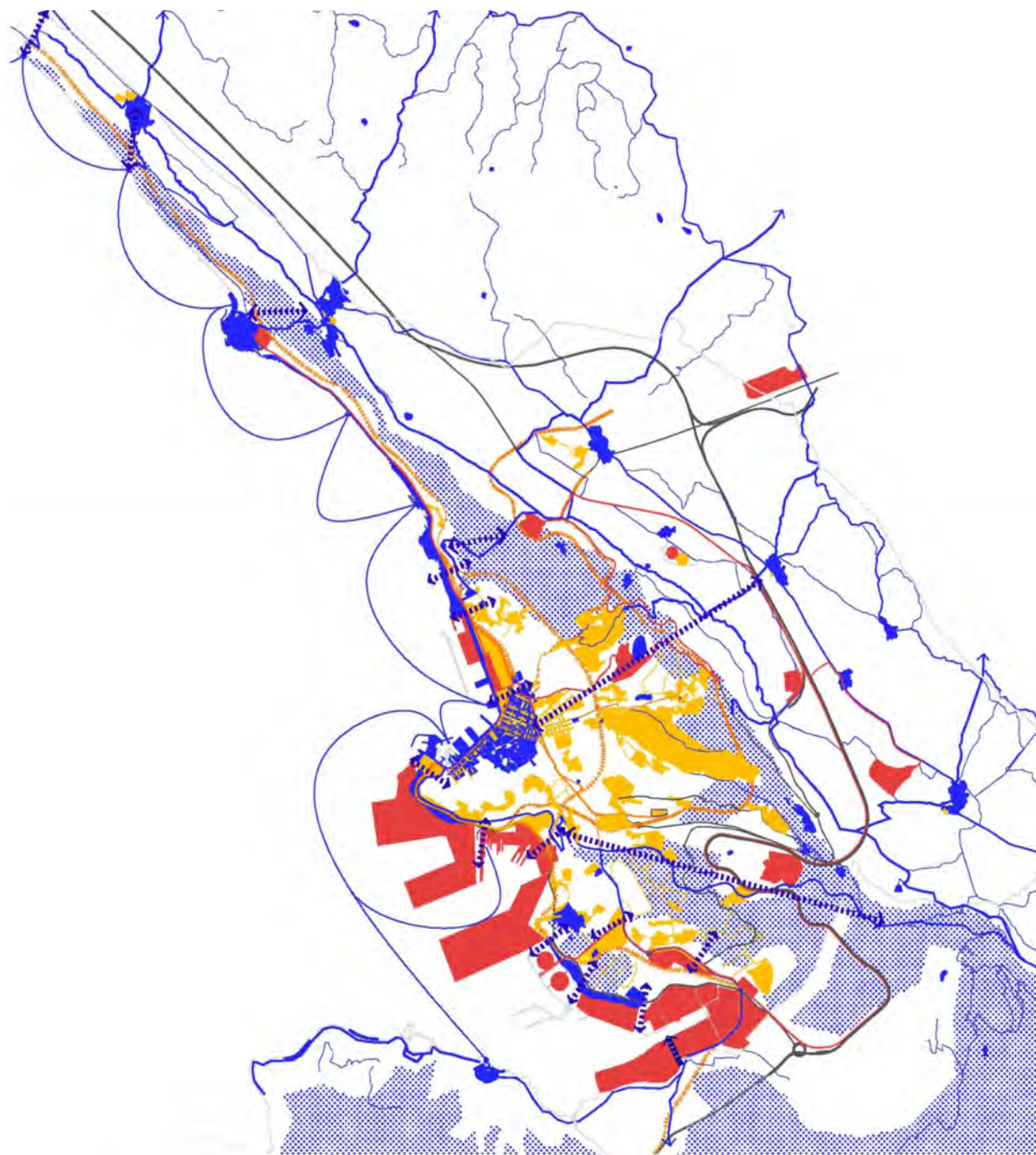
4. La città sostenibile

Non definisce un ambito a sé, ma si estende a tutta la città e al territorio di Trieste. Le strategie individuate si articolano in norme di Piano e buone pratiche per la riconversione ecologica, orientate in particolare a:

- 1. realizzare un sistema di mobilità sostenibile;
- 2. salvaguardare il sistema idraulico della città e del territorio;
- 3. supportare lo sviluppo dell'agricoltura "multifunzionale";
- 4. avviare una nuova politica energetica.






riconversione ecologica

Visioni strategiche di sviluppo





La tavola a fianco rappresenta l'insieme delle visioni strategiche generali.
Vi sono raffigurate tre delle quattro città nominate.
La quarta, la città sostenibile, non trova invece rappresentazione. È infatti costituita da azioni e progetti non esclusivamente di tipo fisico, di frequente connotati da una grana minuta e puntuale, e comunque potenzialmente estendibili a tutto il territorio.




la città policentrica

-  centralità urbane, centri di quartiere
-  infrastrutture della città policentrica
-  linee su ferro (Adria A, tram)
-  linee di forza del trasporto urbano
-  percorsi ciclopeditoni

la città della conoscenza e della produzione

-  le aree della produzione, della ricerca, del grande commercio della logistica e delle attività portuali e dipartistiche
-  "strada delle conoscenza"

la città del turismo e del tempo libero: dal Carso al mare

-  ambiti ed edifici di valore storico-culturale, ambiti ed attività legate al mare (diporto, balneazione, turismo)
-  aree ed ambiti agricoli di valore paesaggistico e ambientale
-  percorsi ed itinerari ciclabili e cicloturistici, sentieri, ecc.



consolidamento e istituzione di nuove relazioni con la città e con il Carso

Il passaggio da piano struttura a piano operativo

Il **Piano operativo** riprende la suddivisione in sistemi e sottosistemi/ambiti del Piano struttura, ulteriormente articolandola in zone territoriali omogenee.

Il Piano operativo rappresenta la componente direttamente conformativa e progettuale del nuovo PRGC; a essa si riferiscono i principali documenti del Piano: **Norme Tecniche di Attuazione, Tavole di zonizzazione, Schede progetto.**

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

SISTEMA INSEDIATIVO	SOTTOSISTEMI:	aree della conservazione dei caratteri storico - architettonici	ZONE A, B0, B0b PRESCRIZIONI PARTICOLARI	A0 Centro storico A2 Nuclei di interesse ambientale di tipo A di Santa Croce, Prosecco, Contovello A3 Zone soggette a ristrutturazione edilizia B0 Centro urbano di pregio ambientale B0b Borghi originari carsici e periurbani Ville e palazzi di pregio storico - architettonico Ville ed edifici di interesse storico - testimoniale
		aree della riqualificazione e trasformazione	ZONE B, C, V ZONE I	B0 Città degli oggetti 1, 2, 3, 4 Bg Città dei giardini 1, 2, 3 Bg4 Città degli orti C Nuova città dei giardini V Verde privato I Direzionali
		aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica	ZONE O	O1 Miste commerciali, direzionali e ricettive O2 Campi per nomadi

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

SISTEMA DELLE ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI	SOTTOSISTEMI:	centralità a scala urbana e territoriale	ZONE S	S1 Attrezzature per la viabilità ed i trasporti S2 Attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura S3 Attrezzature per l'istruzione S4 Attrezzature per l'assistenza e la sanità S5 Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto S6 Servizi tecnologici S6.R Servizi tecnologici per la radiodiffusione S6.TV Servizi tecnologici per la radiodiffusione televisiva
		attrezzature e servizi alla scala urbana e residenziale		
		ambiti della riqualificazione II (centri di quartiere)		

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

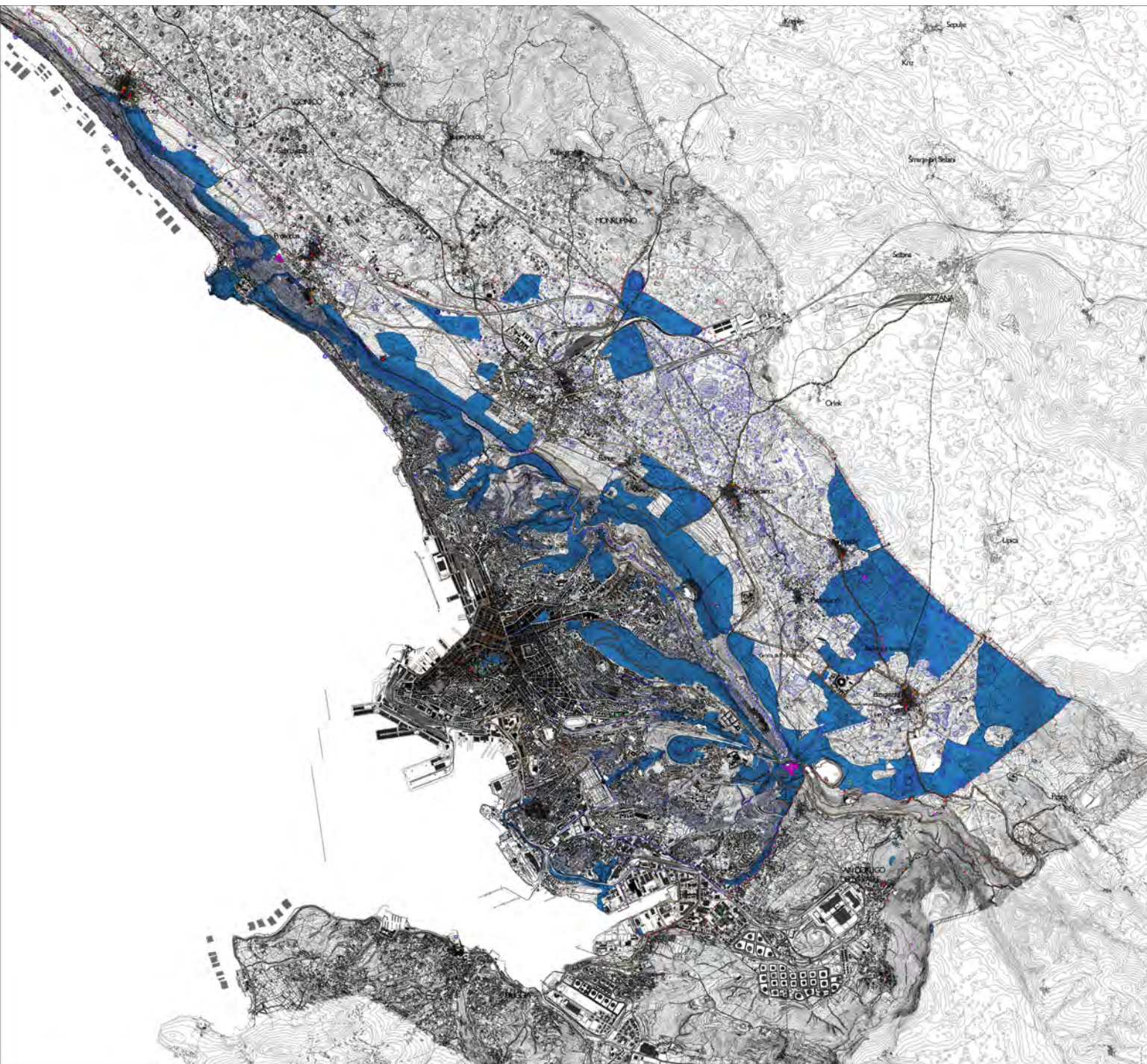
AREE DELLA GRANDE TRASFORMAZIONE	SOTTOSISTEMI:	aree della grande trasformazione	PRESCRIZIONI PARTICOLARI	Campo Marzio Ex Caserma di Banne Ambito di via Rossetti via Cumano
---	---------------	----------------------------------	--------------------------	--

Un piano per uno sviluppo che valorizza le tante
risorse di questo territorio

Turismo, cultura e tempo libero



Valori del paesaggio



Luoghi ed elementi di interesse paesaggistico e ambientale

- Presidi ambientali e corridoi ecologici
- Filari di interesse ambientale
- Pastini

Elementi naturali

- Doline con raggio >50m
- Doline con raggio <50m
- Grotte
- Lagheti e stagni

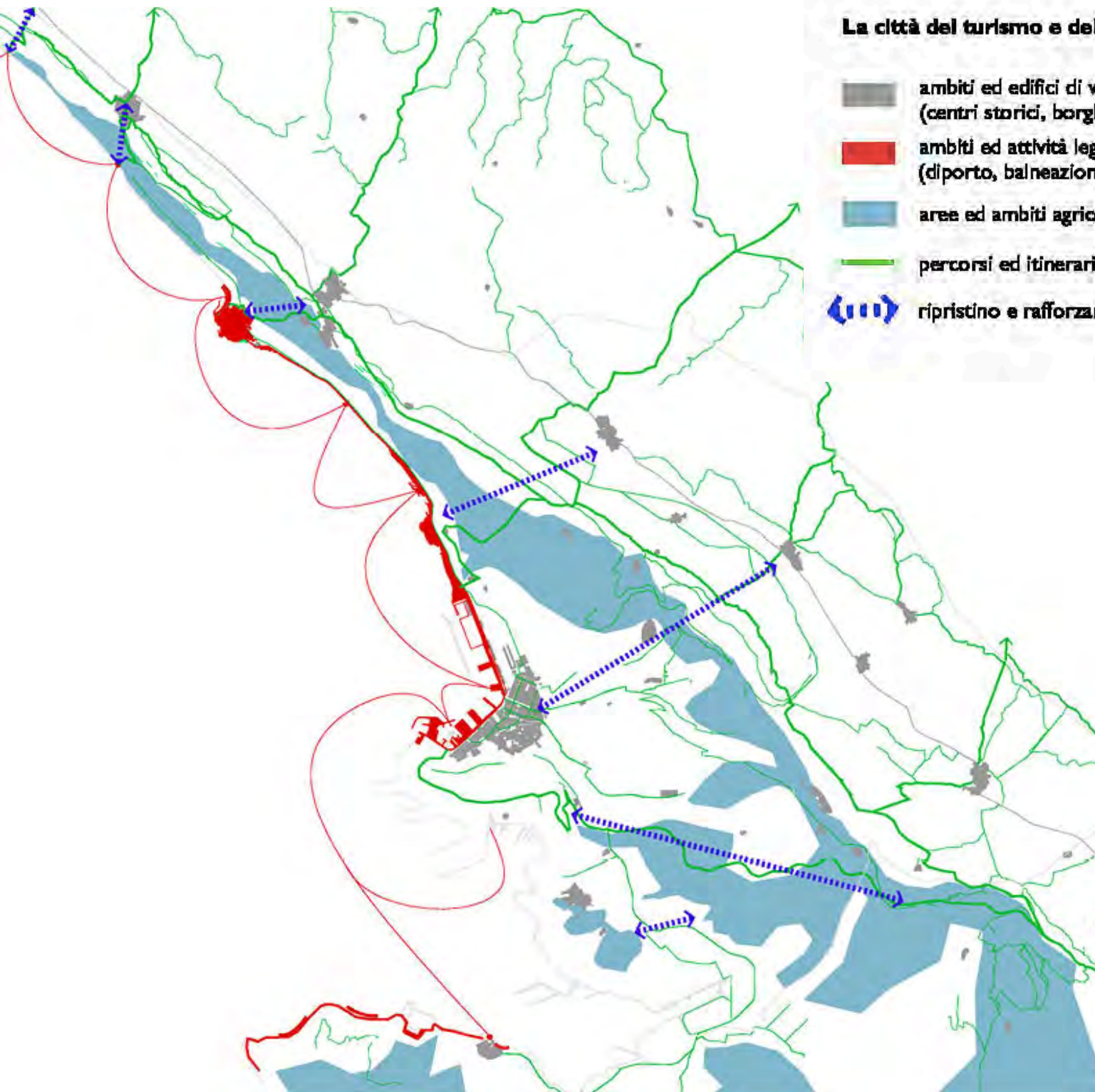
Elementi antropici

- Vedette
- Vette
- Vedute di pregio
- Itinerario ciclo-pedonale
- Percorsi di interesse






Luoghi ed elementi di interesse storico, architettonico, culturale

- Monumenti e luoghi della Prima Guerra Mondiale
- Monumenti e luoghi della Seconda Guerra Mondiale
- Teatri
- Castellieri
- Castelli
- Osservatori
- Musei
- Siti di valore archeologico segnalati (Progetto Parco Archeologico Urbano di Trieste - MIBAC)
- Chiese
- Porticcioli
- Faro
- Case carsiche notevoli
- Aree della conservazione
- Ville e palazzi di pregio storico-architettonico
- Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale

Dal Carso al mare

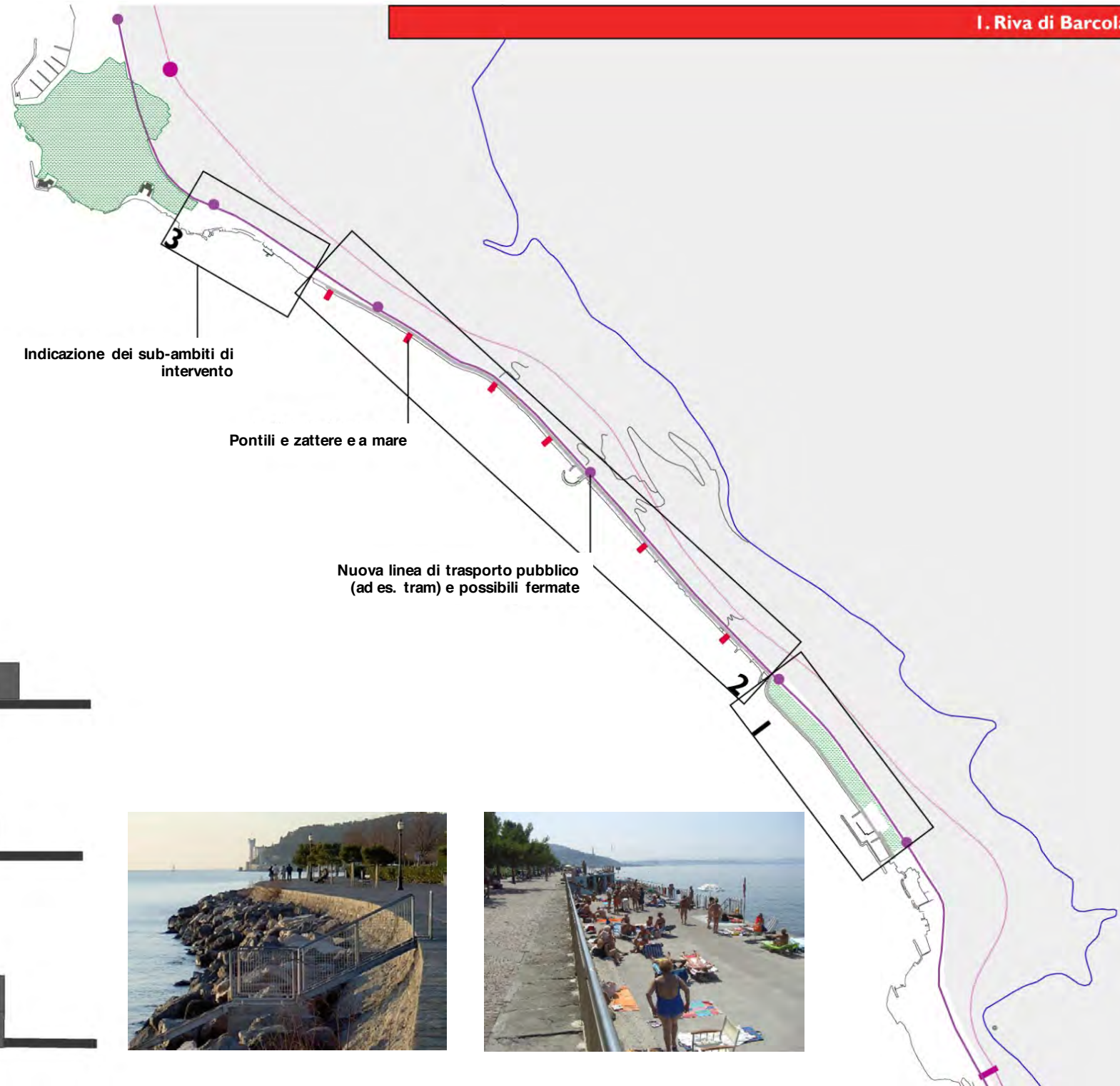


La città del turismo e del tempo libero: dal Carso al mare

-  ambiti ed edifici di valore storico-culturale (centri storici, borghi, castellieri, ecc.)
-  ambiti ed attività legate al mare (diporto, balneazione, attrezz. turistiche, ecc.)
-  aree ed ambiti agricoli di valore (città degli orti, pastini, ecc.)
-  percorsi ed itinerari ciclabili e cicloturistici, sentieri, ecc.
-  ripristino e rafforzamento delle connessioni "Carso-mare"



Un nuovo progetto per la riviera di Barcola

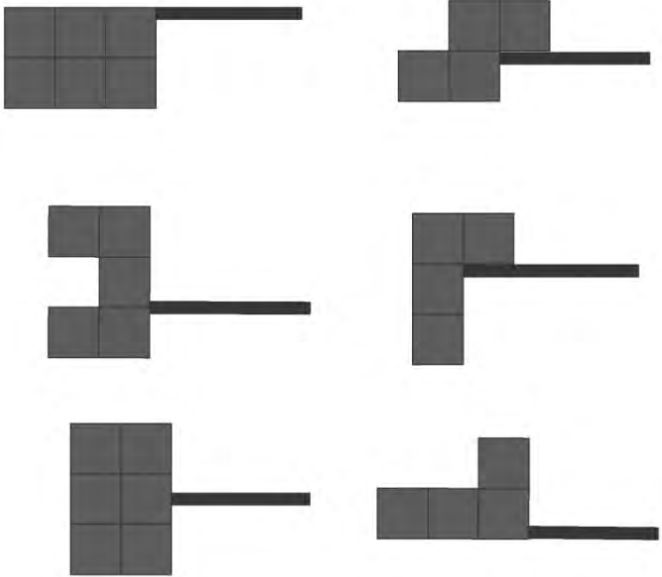


Indicazione dei sub-ambiti di intervento

Pontili e zattere e a mare

Nuova linea di trasporto pubblico (ad es. tram) e possibili fermate

Schemi di possibile aggregazione dei moduli delle zattere a mare



Paesaggi dell'altopiano e periurbani

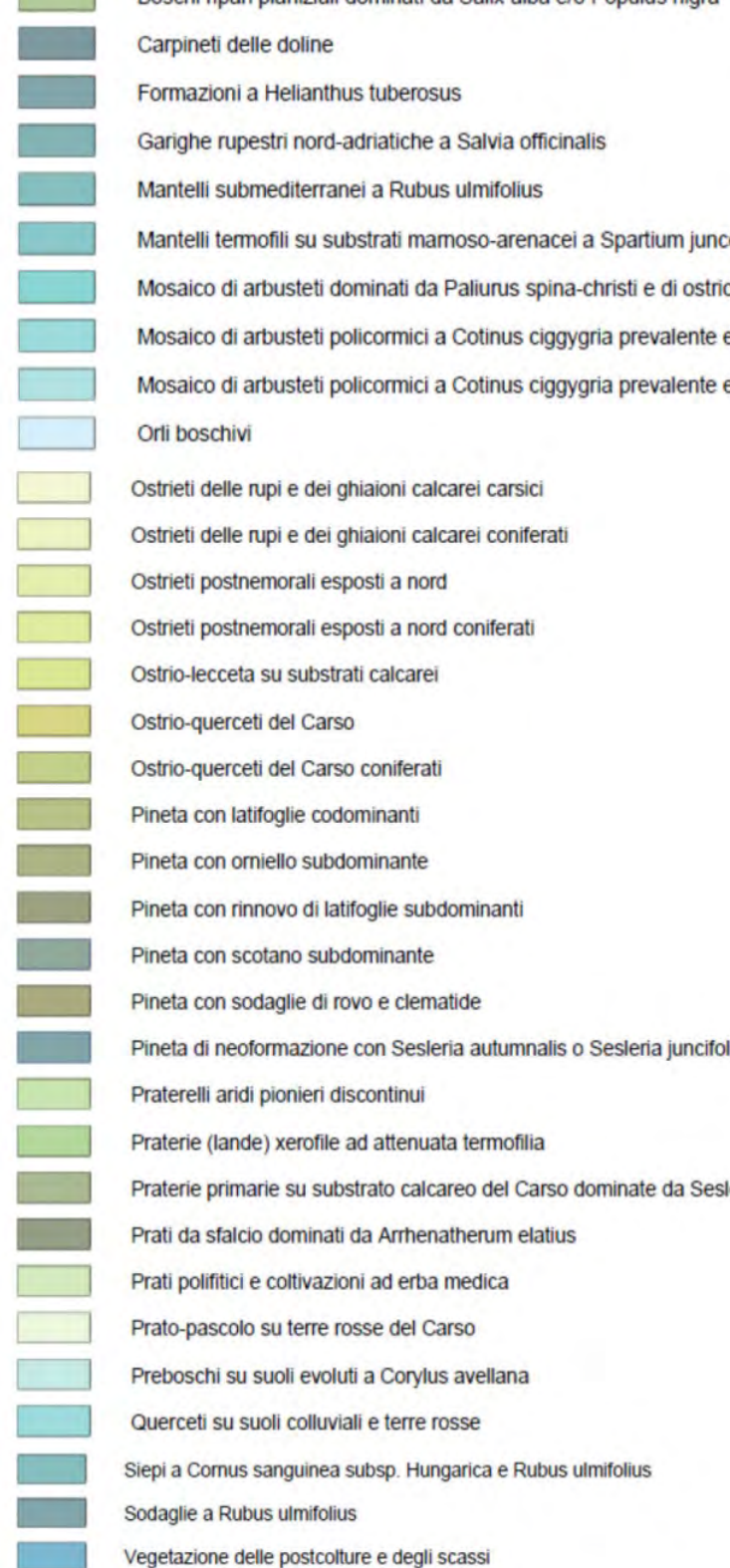
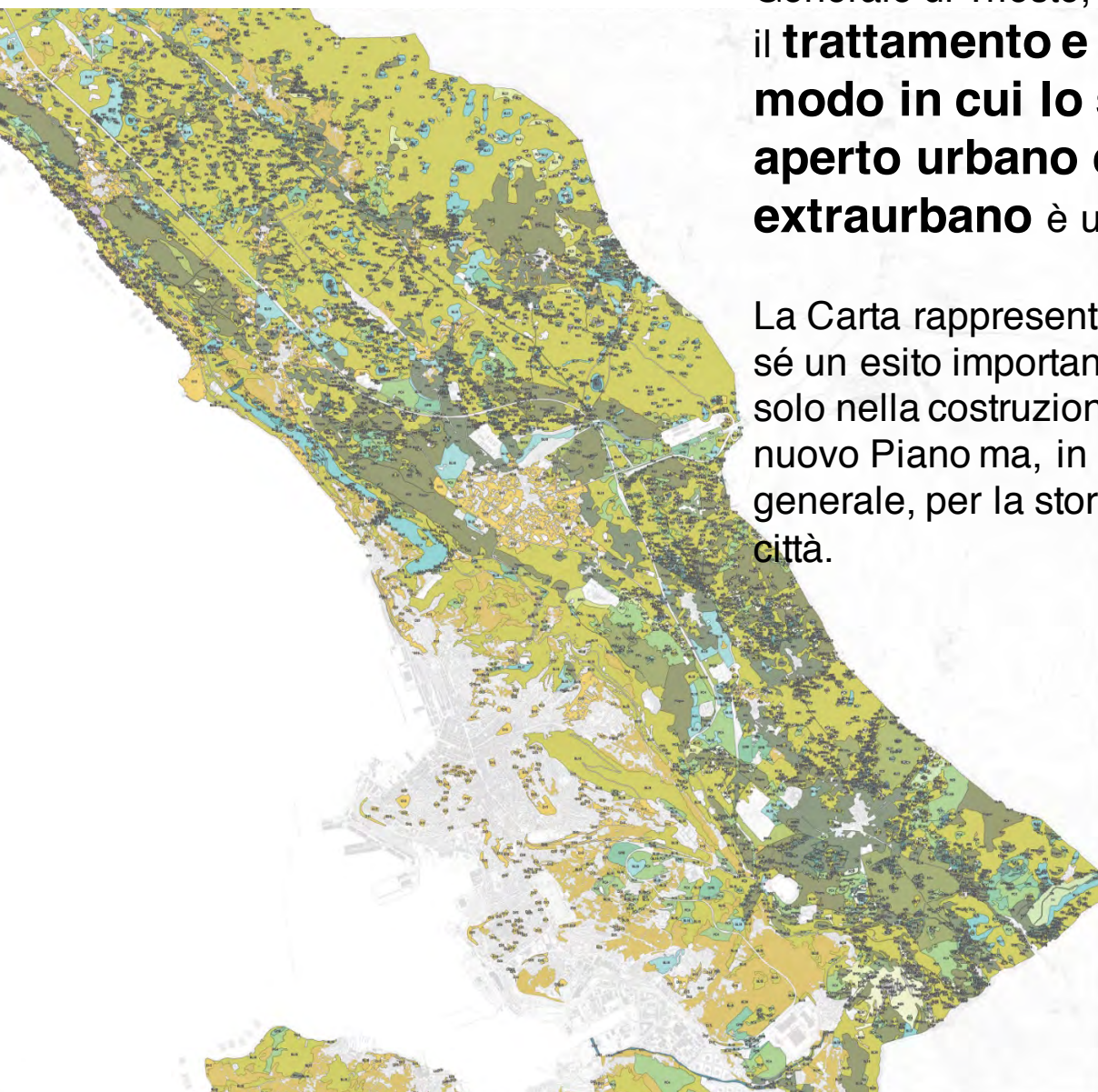
Tenuta geologica e idrogeologica del territorio



Gli usi del suolo

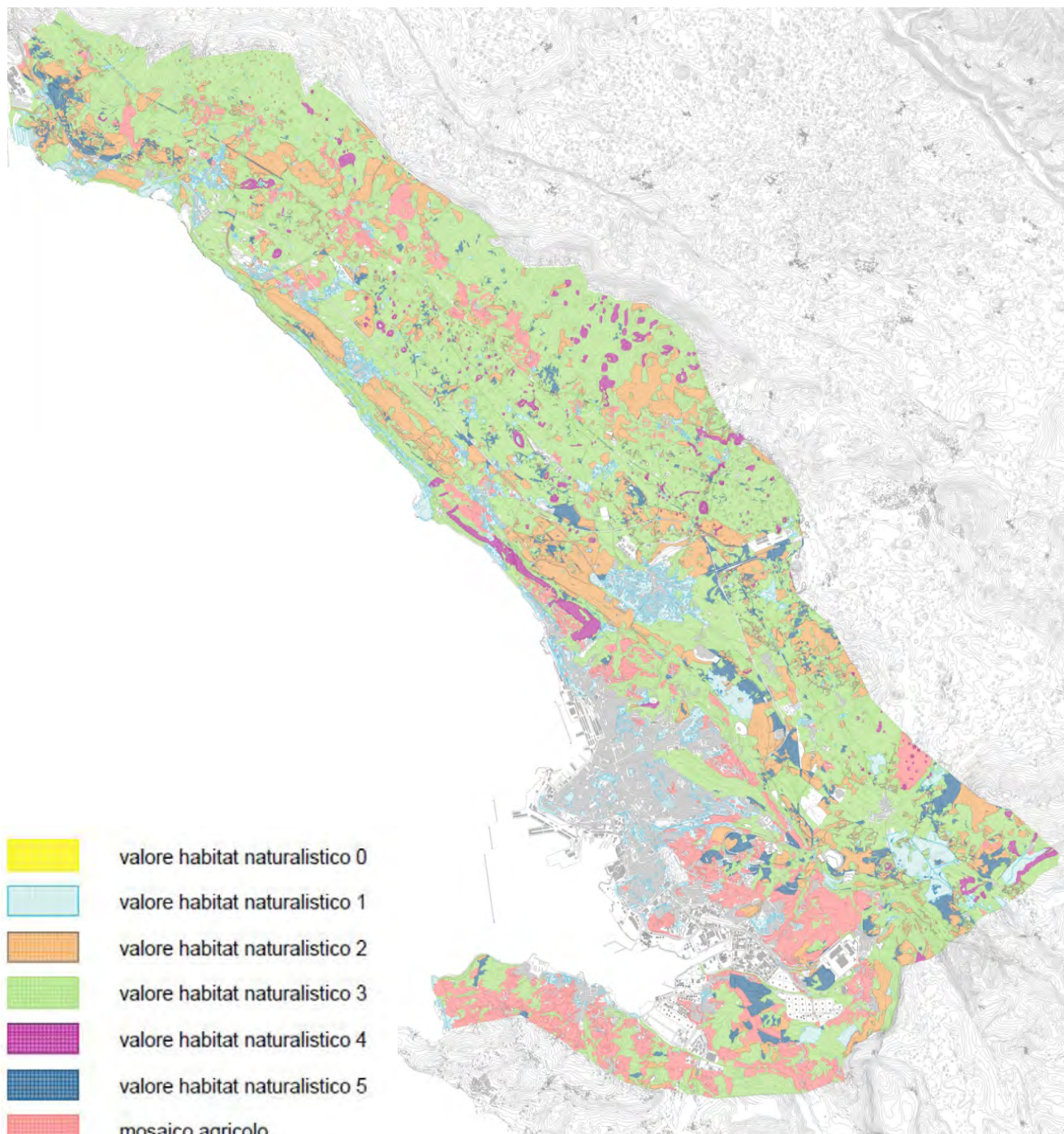
La Carta dell'uso del suolo, parte degli elaborati analitici del nuovo Piano Regolatore Generale di Trieste, riporta il **trattamento e il modo in cui lo spazio aperto urbano ed extraurbano** è utilizzato.

La Carta rappresenta di per sé un esito importante non solo nella costruzione del nuovo Piano ma, in generale, per la storia della città.





Valori ambientali



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

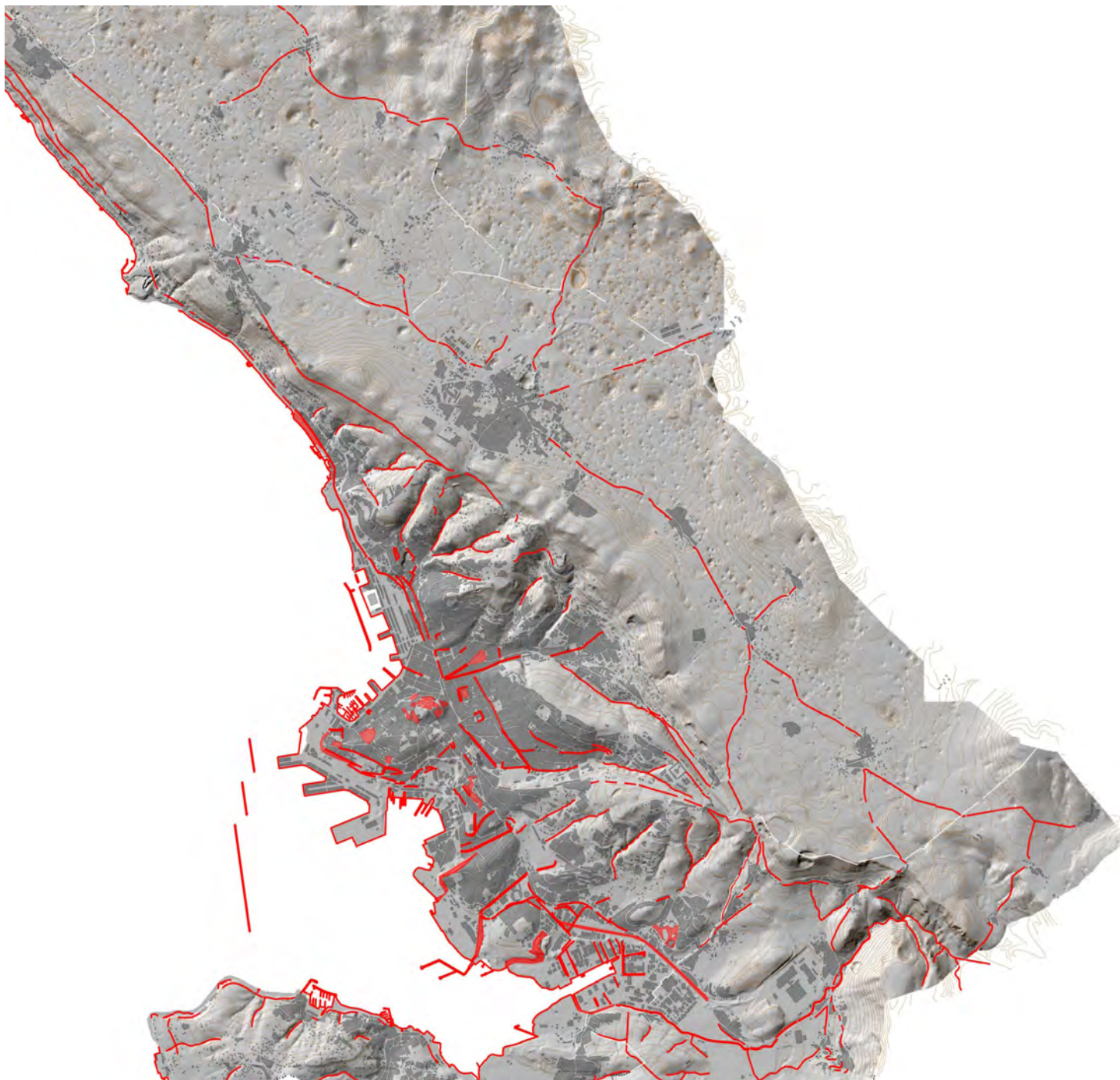
Tabella dei descrittori
dei **valori ambientali**

(con il contributo del
prof. Livio Poldini)

Nel Carso sono presenti circa **1.400 specie** su circa 1.200 ettari di estensione.

Sono presenti anche **punti di forte criticità, determinati da evidenti discontinuità**, in particolare nell'area più fortemente urbanizzata, e dalla scarsa manutenzione dovuta all'abbandono delle attività agricole e silvo-pastorali.

Prevenire il rischio idro-geologico

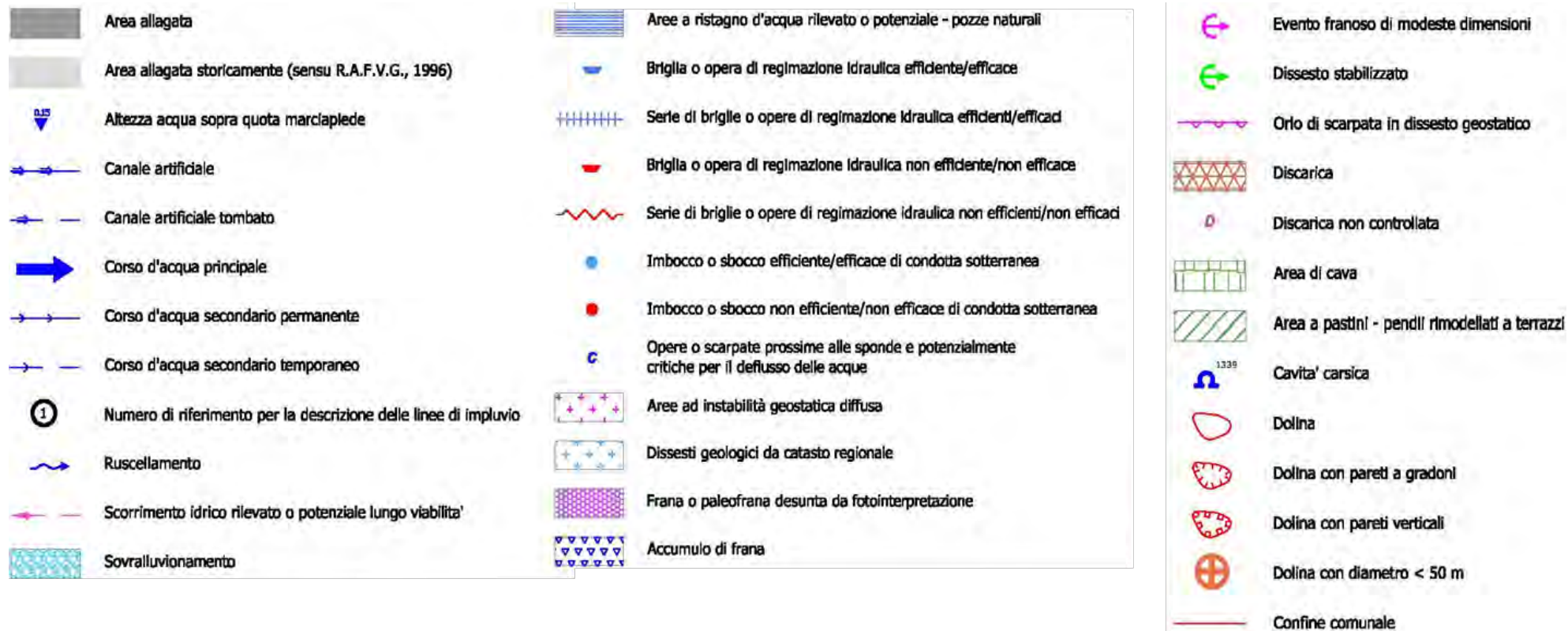
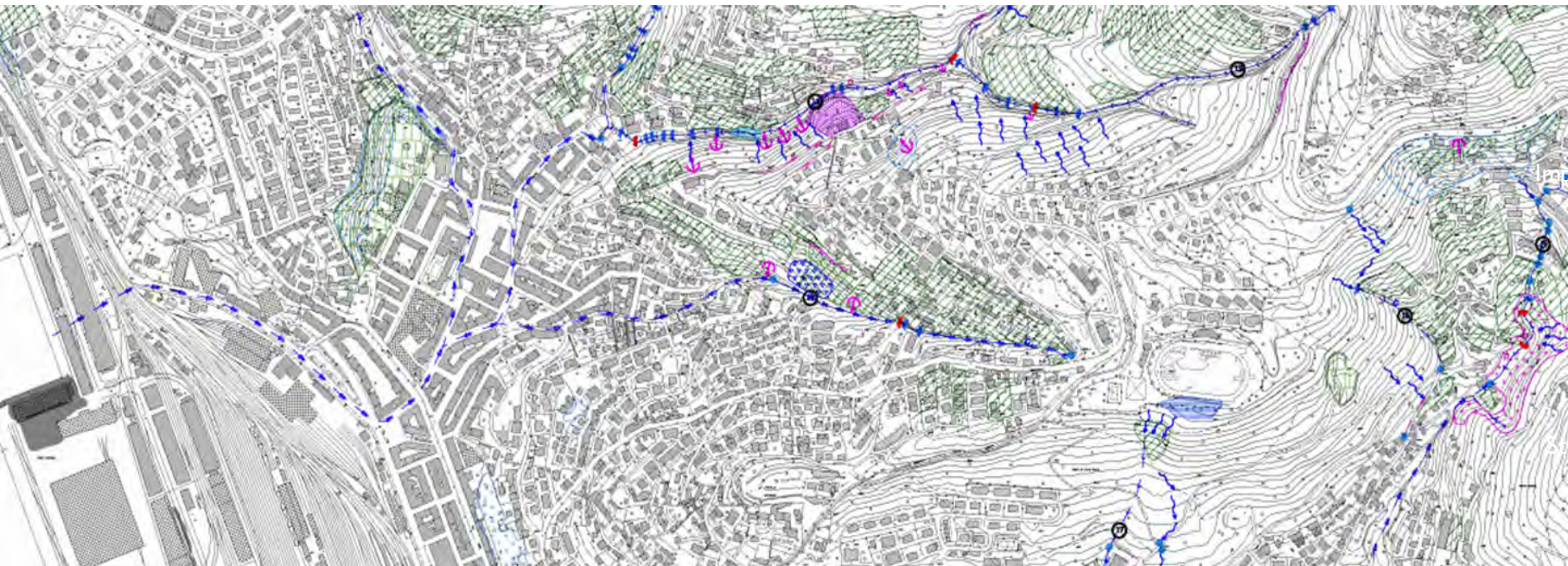


Lo **studio geologico** ha svolto un importante lavoro di verifica delle criticità territoriali, concentratosi sulle principali **linee di impluvio**, che si configurano come zone di criticità idraulica con effetti diretti sulla sicurezza delle aree urbanizzate.

L'analisi sulla **stabilità dei versanti**, il tema della **permeabilità dei suoli**, degli impluvi, in ambiti già edificati e non, sono stati fondamentali per le scelte pianificatorie, finalizzate alla prevenzione del rischio idrogeologico.

Lo studio geologico ha altresì contribuito alla ricognizione degli **elementi costitutivi del paesaggio** (doline, grotte, pastini e terrazzamenti).

Prevenire il rischio idro-geologico



Il permanere degli usi agricoli



IL TERRITORIO
TRIESTINO IN UN
DISEGNO ANONIMO
ANTERIORE AL 1563



CATASTO
FRANCESCHINO - Mappe
censuarie del Comune nel
Litorale Territorio, sc.
1:1440, 1822-1872.



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

Attraverso la lettura comparata delle mappe e cartografie storiche, le analisi hanno evidenziato alcuni temi:

- rapporto tra aree a landa carsica e a bosco;
- presenza di percorsi e sentieri storici;
- relazioni tra aree edificate, infrastrutture e paesaggio.

Obiettivo principale è comprendere la

localizzazione di aree tradizionalmente vocate all'uso agricolo, da recuperare.



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



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



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












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

Il Sistema ambientale e del paesaggio

Mosaico ambientale

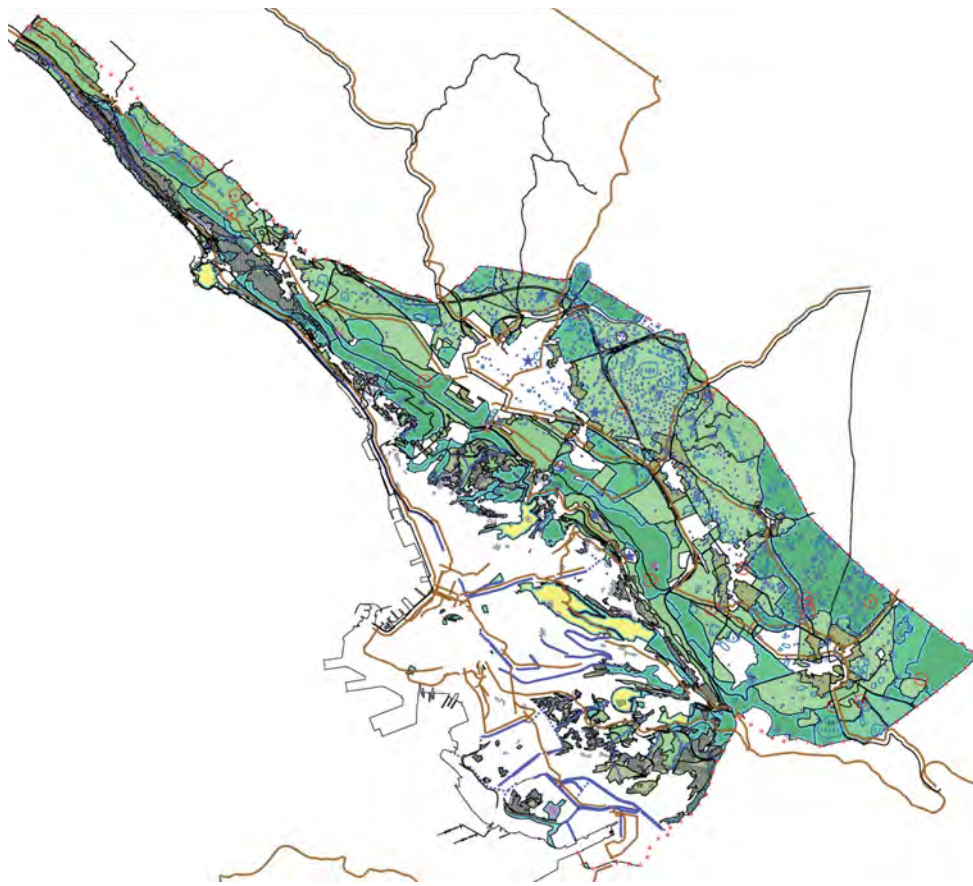
- | | |
|---|---|
|  E2 - Agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi |  E4.1 - Agricole paesaggistiche del Carso |
|  E3 - Agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo-zootecnici |  E4.2 - Agricole paesaggistiche della Costiera |
| |  E4.3 - Agricole paesaggistiche collinari periurbane |

Presidi ambientali e corridoi ecologici

- | | | |
|---|---|--|
|  F2 - Di tutela ambientale di ambiti boschivi |  Siti riproduttivi e corridoi ecologici puntuali |  Filari di interesse ambientale esistenti |
|  F3 - Di tutela ambientale di interesse silvo-zootecnico |  Siti riproduttivi e corridoi ecologici areali |  Filari di interesse ambientale di progetto |
|  F4 - Di tutela ambientale di interesse agricolo paesaggistico |  Laghetti e stagni |  Impluvi |

Elementi di interesse paesaggistico

- | | | | | |
|--|---|---|---|--|
|  Doline |  Doline inferiori a 50 metri |  Visuali di pregio |  Vedette e belvederi |  Grotte |
|--|---|---|---|--|



Messa a sistema degli spazi ad elevata valenza ambientale e degli spazi vegetazionali



Il Sistema è costituito da due ambiti principali, a loro volta suddivisi in sub-ambiti:

- **Presidi ambientali e corridoi ecologici** costruiscono un telaio con ruolo di connessione ecologica del territorio.
- **Mosaico ambientale**, costituito da un insieme articolato di aree contraddistinte da diversità di habitat e caratteri paesaggistici, e principalmente vocate a un utilizzo agricolo.

Gli **Elementi di interesse paesaggistico**, sono un insieme di elementi puntuali, areali e lineari, riconosciuti per il loro specifico valore paesaggistico e ambientale.

Promuovere la tutela attiva di presidi ambientali e corridoi ecologici

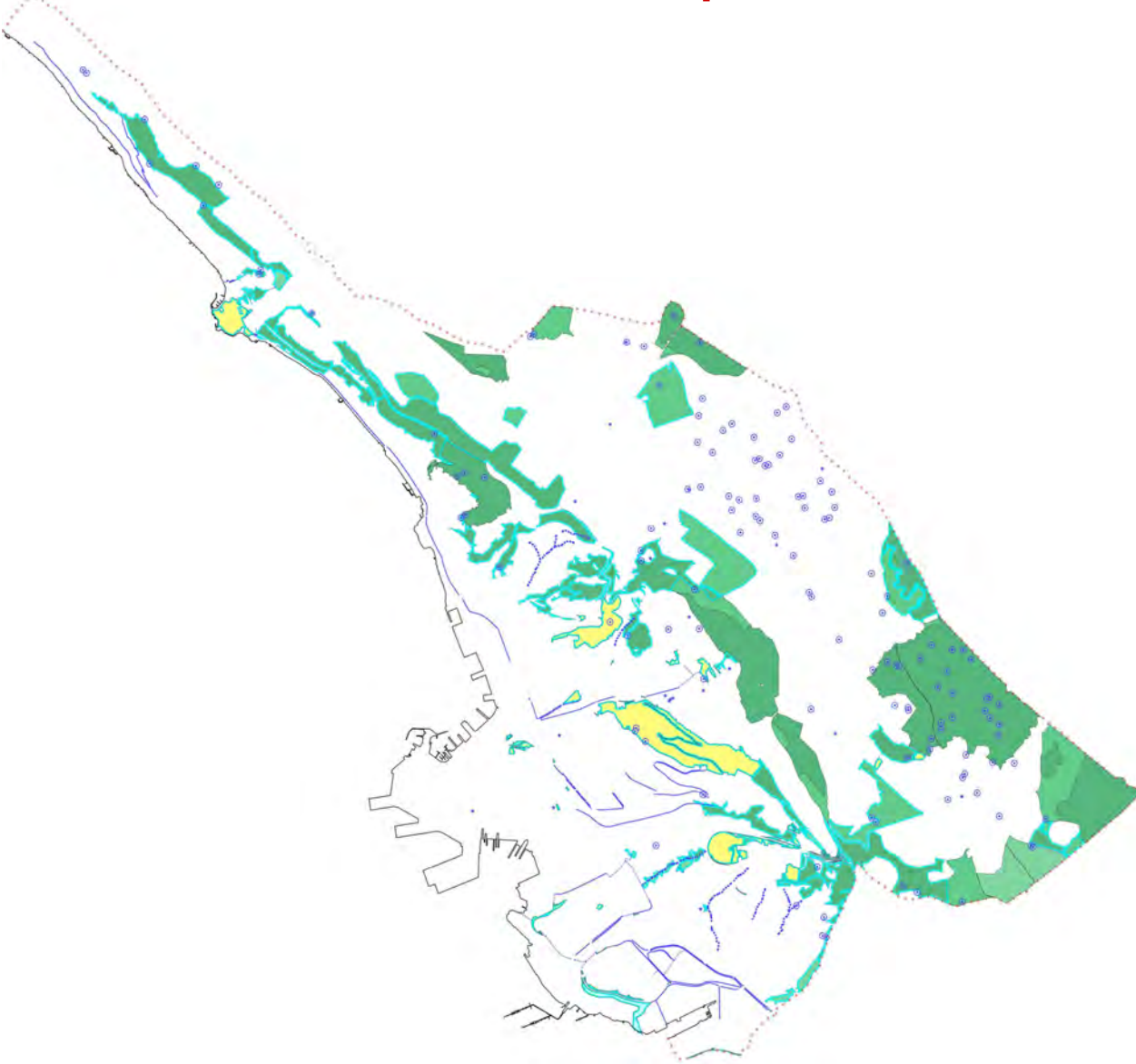
Con “**presidio ambientale**” si definisce un’area caratterizzata da particolare valenza ambientale, che contribuisce a costruire una rete di ampia scala.

Per “**corridoio ecologico**” si intende una sequenza continua di aree, atta a permettere la comunicazione e il passaggio delle specie da un habitat all’altro, allo scopo di garantire ed incentivare la biodiversità.










Le disposizioni relative alle zone F perseguono l’obiettivo di coniugare **gestione attiva e tutela di ambiti di elevato valore ambientale.**

Per incentivare il pascolo non intensivo, nelle zone F3 ed F4 viene ammessa la realizzazione di tettoie in legno per il ricovero temporaneo degli animali.

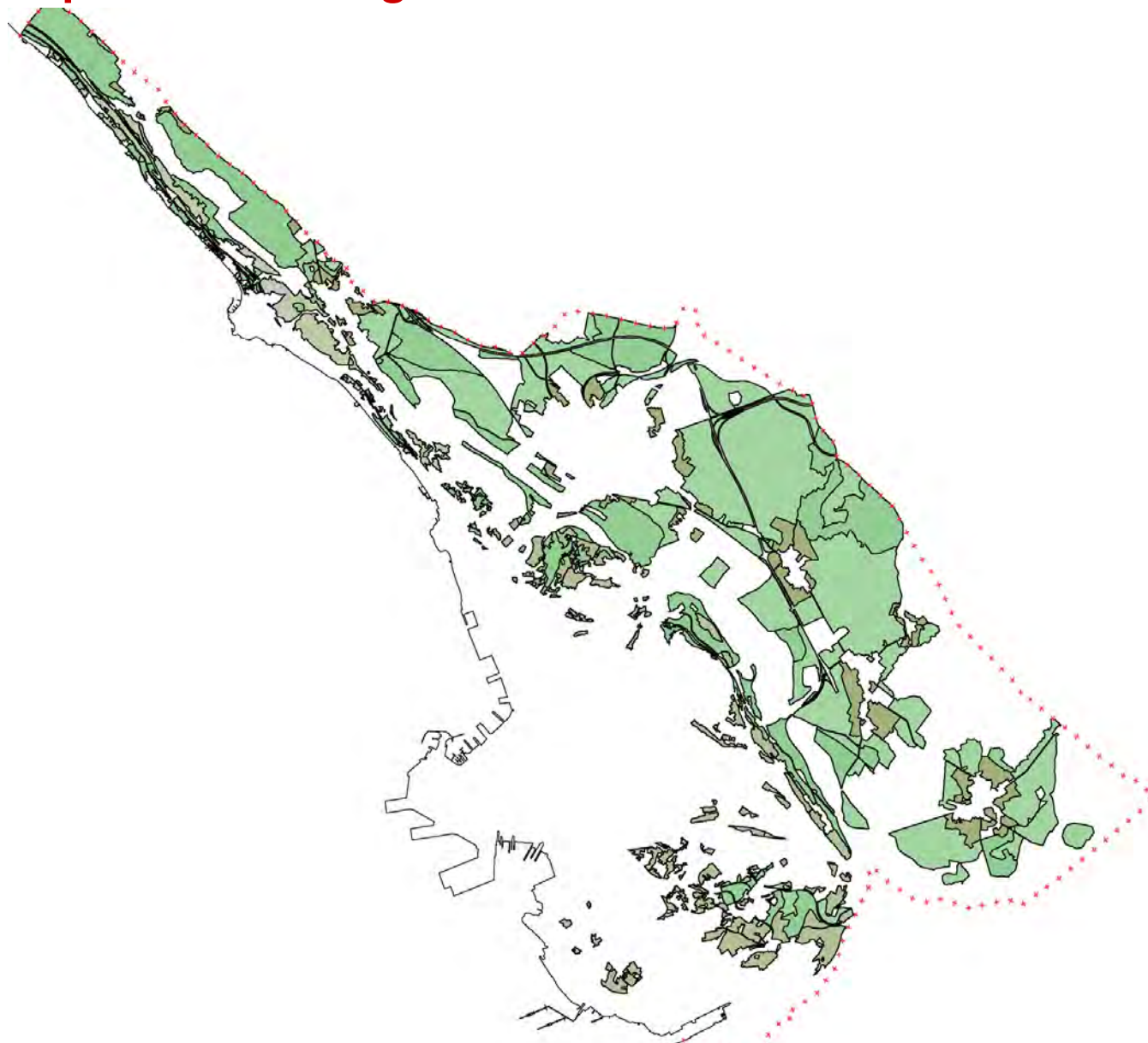
Per i Siti riproduttivi e corridoi ecologici, le norme tutelano le condizioni ambientali dei luoghi e gli usi in essere.



Presidi ambientali e corridoi ecologici

	F2 - Di tutela ambientale di ambiti boschivi		Siti riproduttivi e corridoi ecologici puntuali		Filari di interesse ambientale esistenti
	F3 - Di tutela ambientale di interesse silvo-zootecnico		Siti riproduttivi e corridoi ecologici areali		Filari di interesse ambientale di progetto
	F4 - Di tutela ambientale di interesse agricolo paesaggistico		Laghi e stagni		Impluvi

Ampliare le aree agricole



Il “Mosaico ambientale”

L'articolazione progettuale delle zone agricole persegue l'obiettivo di promuovere **l'agricoltura multifunzionale**, garantendo la salvaguardia e la manutenzione del territorio, dei suoi valori e della sua biodiversità.

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

Mosaico ambientale



E2 - Agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi



E3 - Agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo-zootecnici



E4.1 - Agricole paesaggistiche del Carso

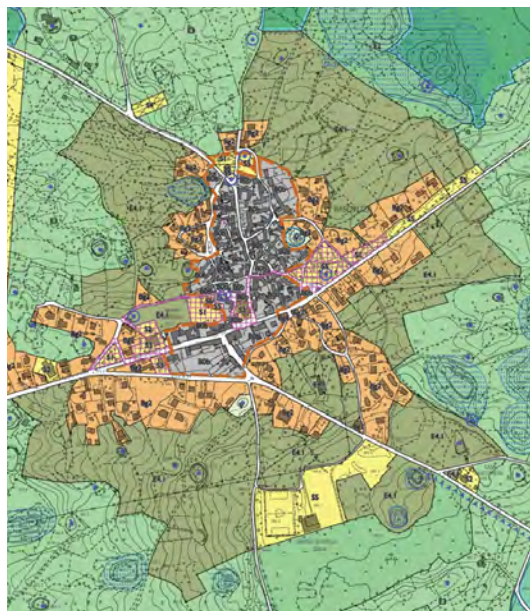


E4.2 - Agricole paesaggistiche della Costiera



E4.3 - Agricole paesaggistiche collinari periurbane

Valorizzare le aree agricole di prossimità



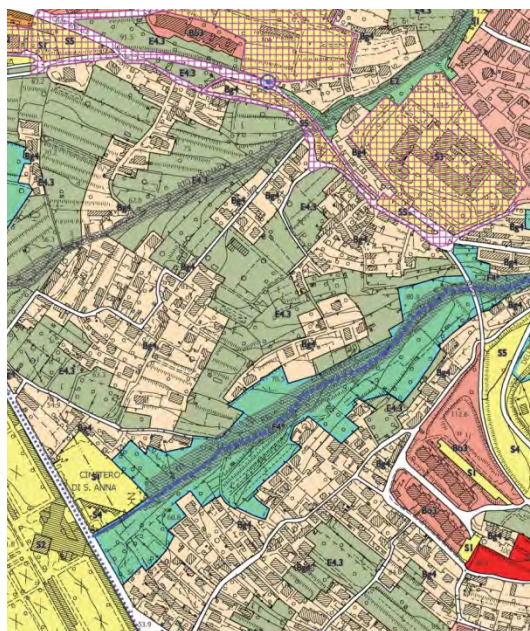
Zone E4.1
Agricole paesaggistiche
del Carso

Sono le aree a margine dei centri abitati del Carso, destinate ad attività agricolo - zootecniche. Comprendono i prati a pascolo, i prati da sfalcio, le aree coltivate esistenti e/o in abbandono (aree boscate ed incespugliate).



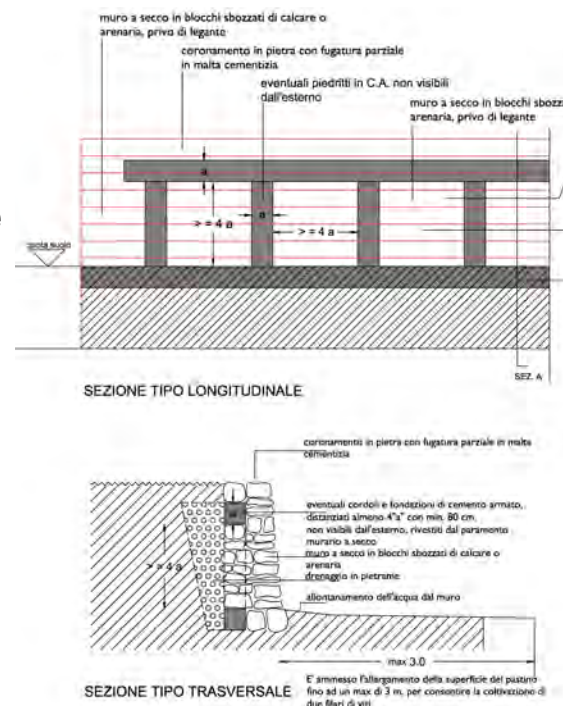
Zone E4.2
Agricole paesaggistiche della
Costiera

Sono le zone dei terrazzamenti che da Prosecco e Santa Croce scendono verso la costa, interessati dai percorsi di collegamento tra il Carso e il mare.



Zone E4.3
Agricole paesaggistiche
collinari periurbane

Comprendono sia le aree che compongono il mosaico agricolo della fascia collinare tra la città densa ed il Carso, sia le zone agricole a ridosso dell'edificato nelle aree di frangia urbana.

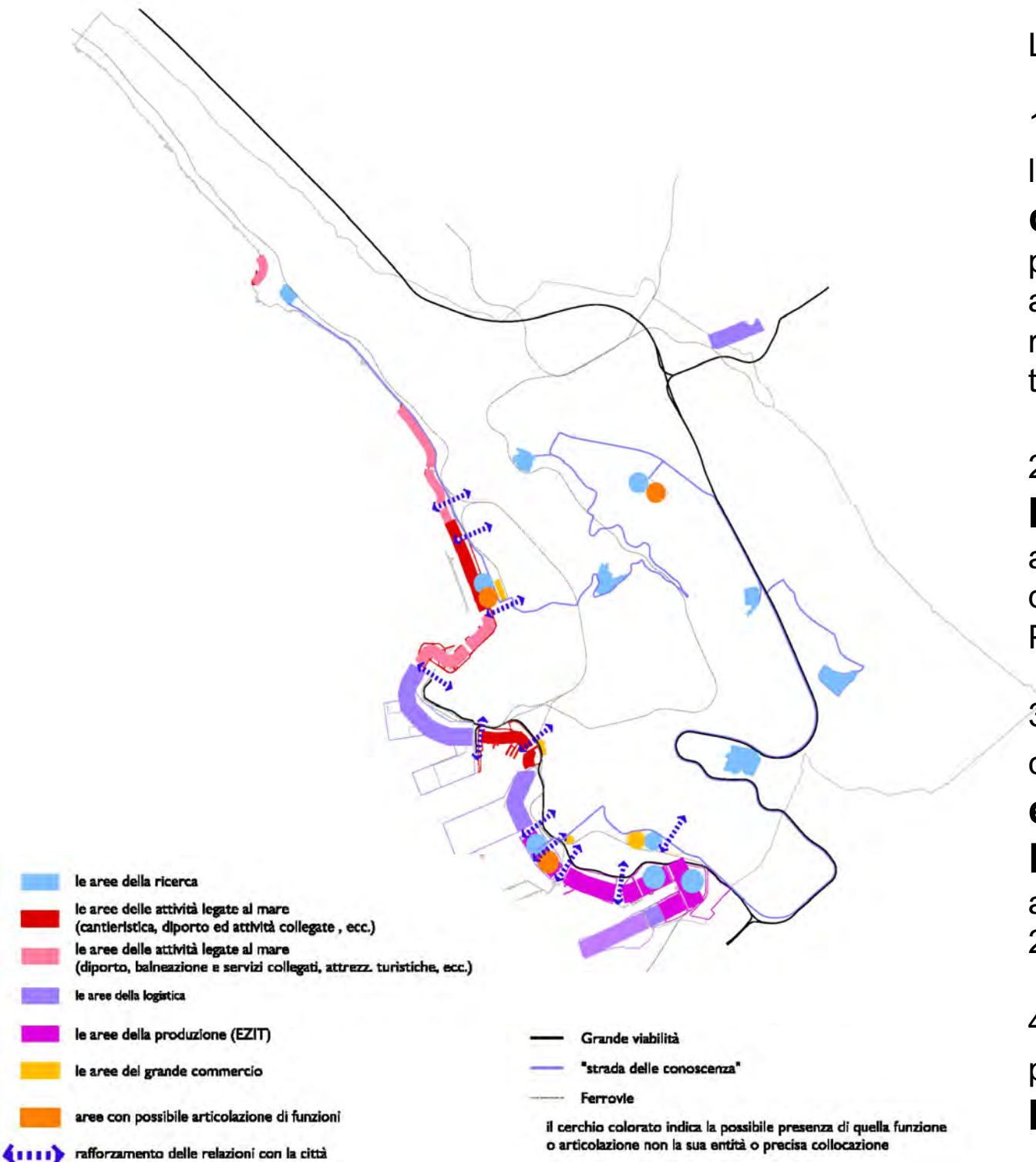


**Elementi di interesse
paesaggistico: Pastini**

Il Piano sviluppa linee guida che indirizzano il recupero funzionale dei pastini nelle zone del Mosaico ambientale, consentendo il loro rifacimento in coerenza con i materiali e le forme del paesaggio, ai fini di garantire la permanenza e la ripresa delle pratiche agricole e di contrastare l'abbandono e il degrado idrogeologico del paesaggio.

Ambiti della produzione e della ricerca

Integrare risorse produttive e riavvicinare produzione e ricerca



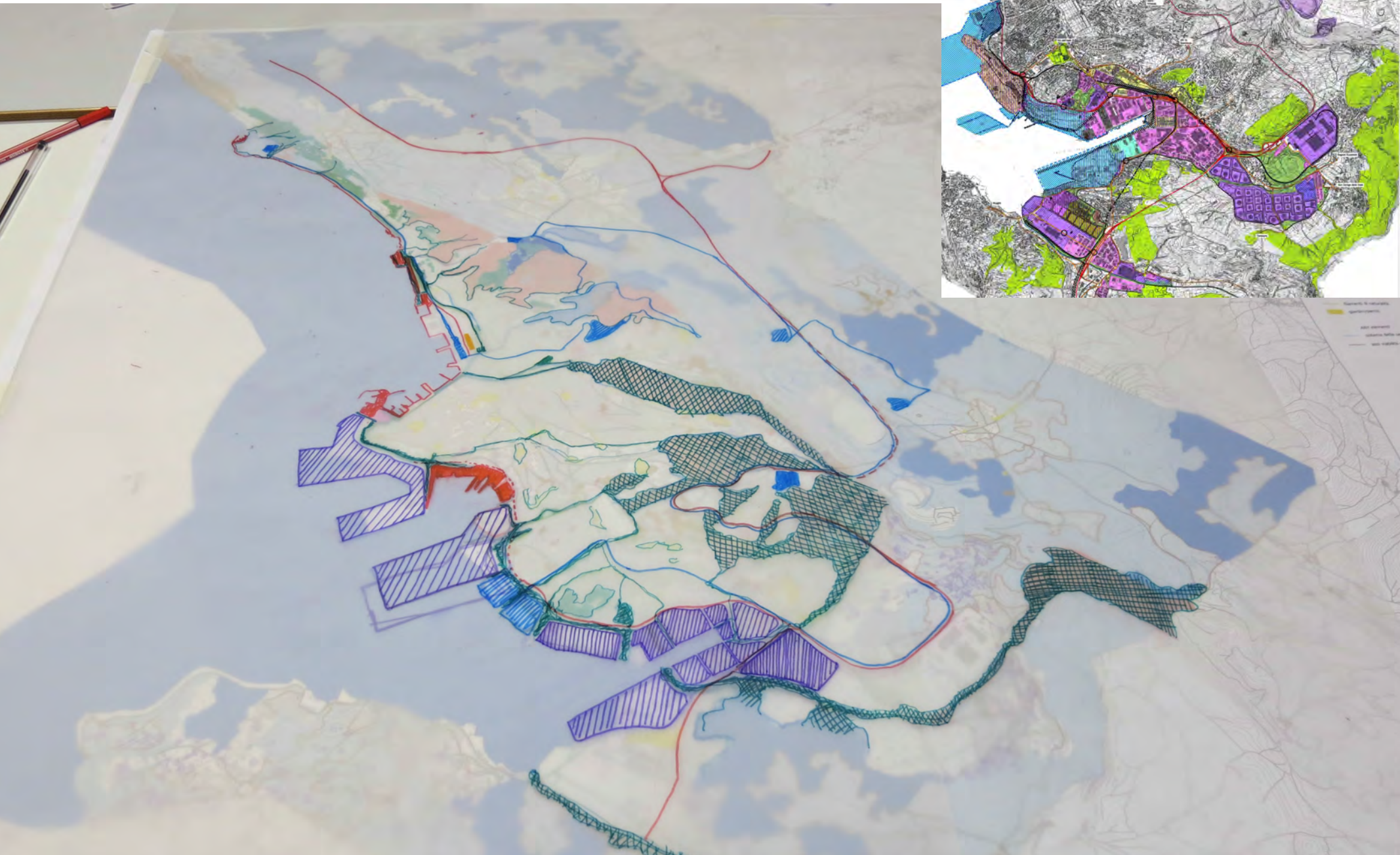
Le strategie previste riguardano:

1. il riconoscimento e l'implementazione della **"strada della conoscenza"**, promuovendo le connessioni tra attività e ambiti esistenti e la realizzazione di nuovi spazi per il trasferimento tecnologico;
2. la promozione delle **attività legate al mare**: traghetti, marine, approdi, riqualificazione di aree degradate (con particolare riguardo a Porto Vecchio);
3. in riferimento alla logistica, la conferma delle **previsioni di espansione contenute nel Piano Regolatore del Porto** approvato dal Comitato portuale nel 2009;
4. la riqualificazione delle aree produttive di **Ente Zona Industriale** e di **via Flavia**



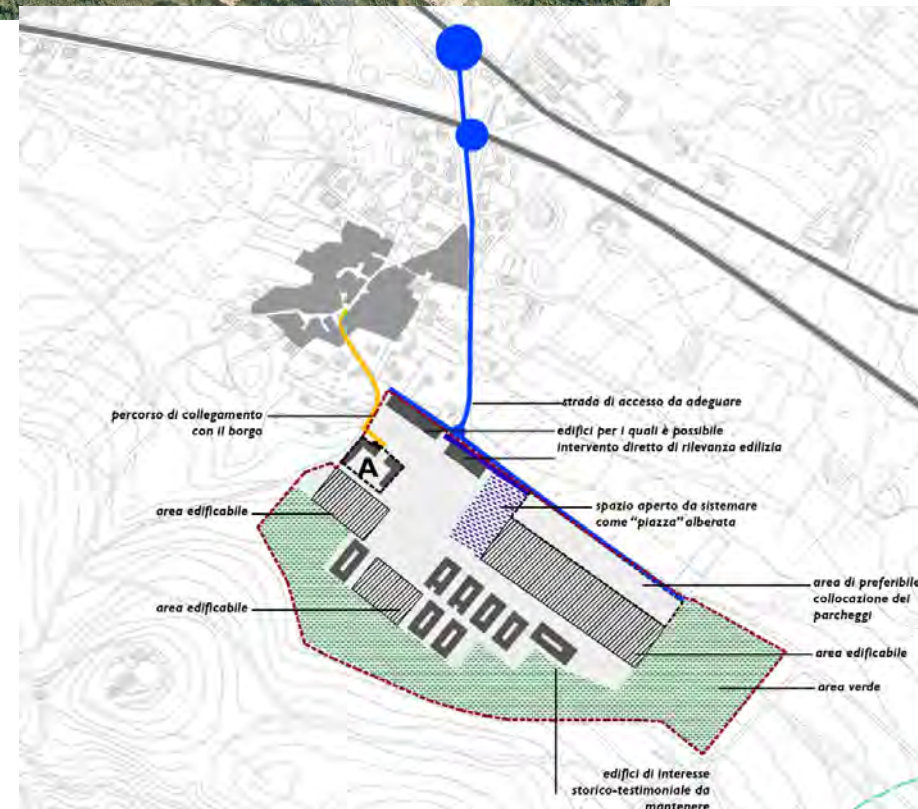
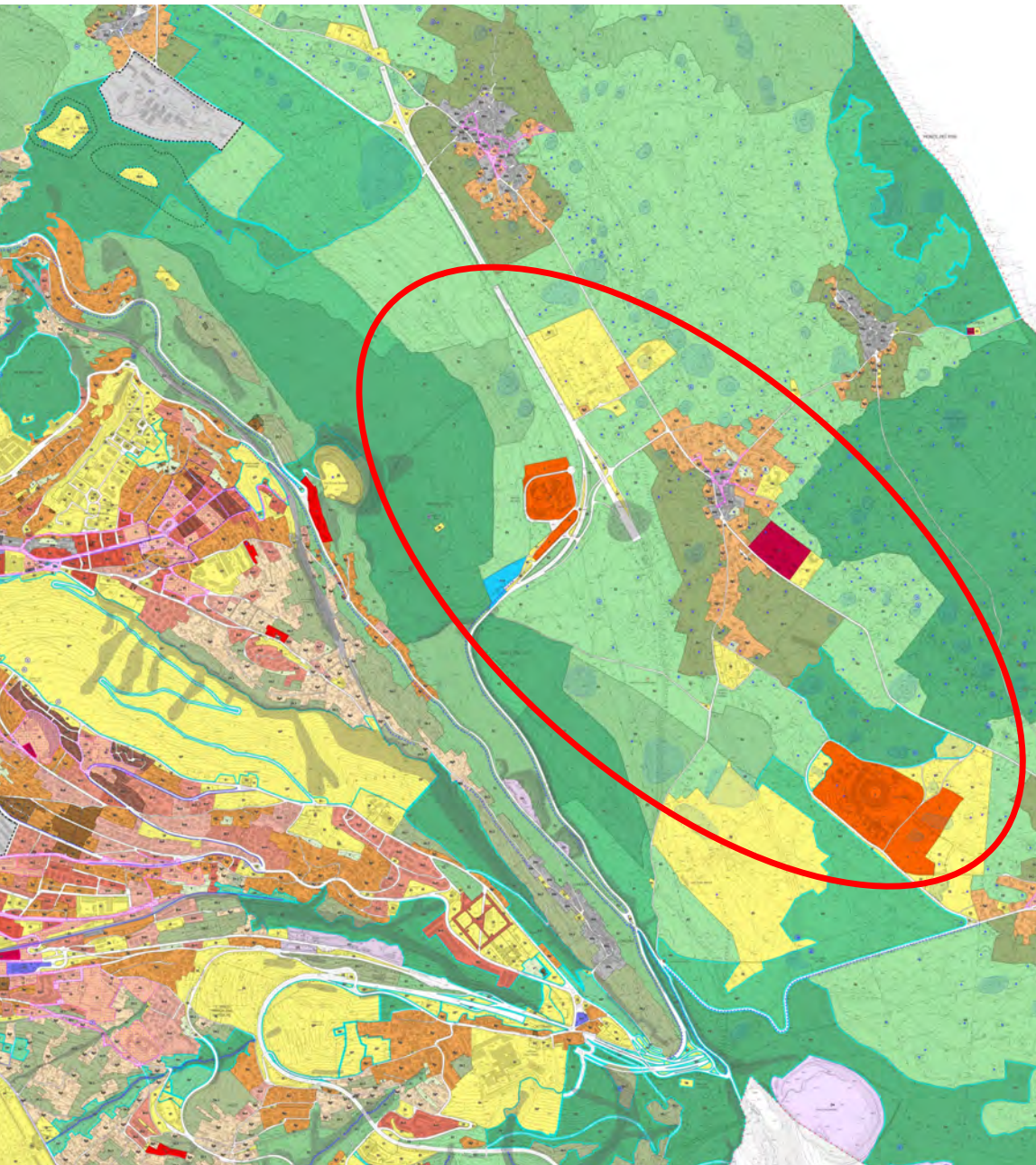
Trame ambientali attraverso la “piastra” delle aree produttive

Messa a sistema degli spazi ad elevata valenza ambientale e degli spazi vegetazionali



La “strada della conoscenza” come motore per il riutilizzo della caserma dismessa di Banne

Previsione di nuovi servizi e introduzione di nuovi parametri ecologici



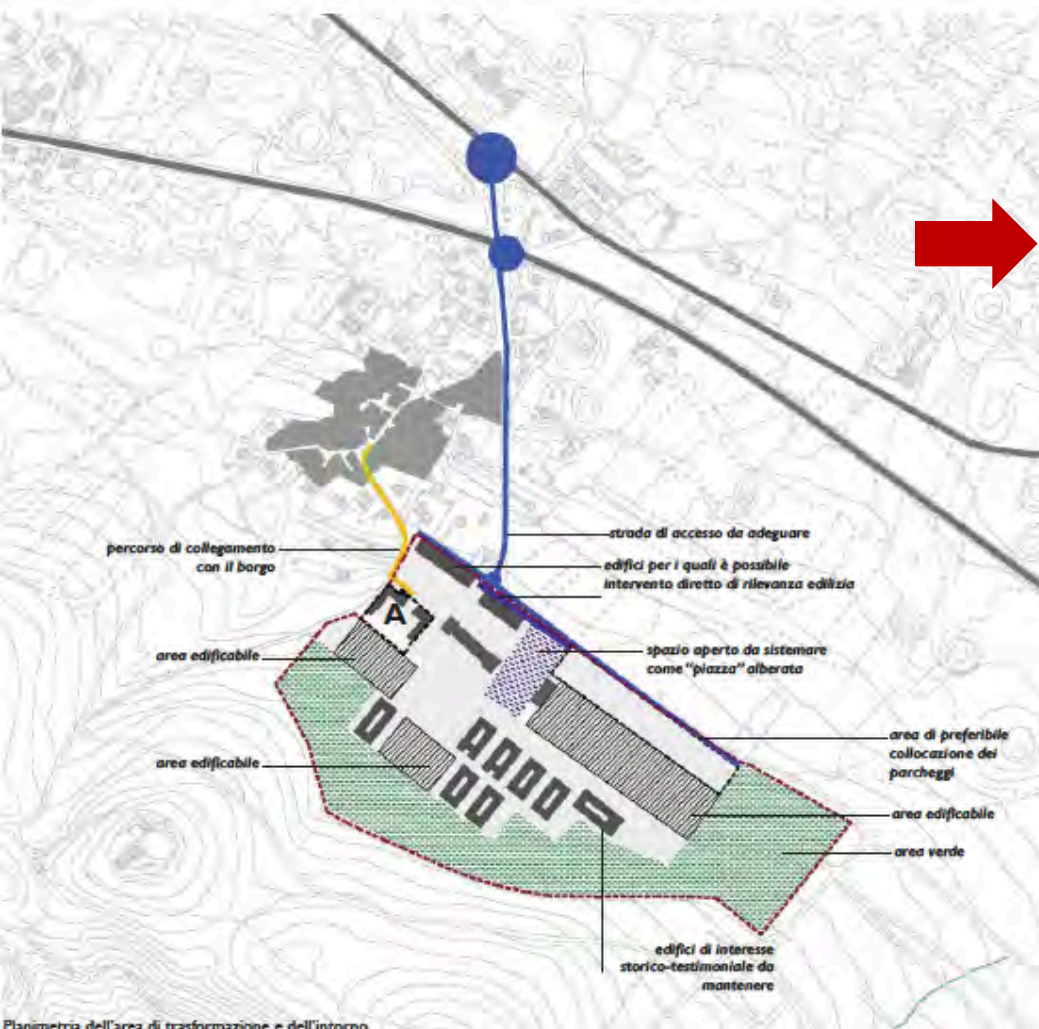
1. Descrizione

L'area corrisponde alla ex tenuta Bidischini-Burgstaller divenuta, successivamente, sede della Caserma Monte Cimone di Banne. Dalla dismissione negli anni '90 è in stato di completo abbandono.

Il comprensorio ha subito notevoli modifiche e parziali demolizioni durante il periodo di utilizzo da parte dell'esercito.

Allo stato attuale più di metà dell'area è ineditata e occupata da verde sviluppatosi negli anni di abbandono. In particolare, il settore sud-occidentale, in direzione del monte Belvedere, è occupato da bosco.

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



Planimetria dell'area di trasformazione e dell'intorno

2. Obiettivi

Le dimensioni consistenti e l'elevata qualità dell'area (sia in termini di patrimonio edilizio che di assetto paesaggistico-ambientale) comportano l'assunzione di scelte compatibili con questi caratteri.

Tali scelte dovranno comunque garantire la fruizione pubblica di almeno una parte del comprensorio oggetto di questa scheda.

3. Elementi principali prescrittivi di progetto

- a. Mantenimento della fascia a verde e boscata a sud e sud-ovest.
- b. Previsione di un ambito a servizi per il borgo di Banne nel lato ovest della Caserma, comprendente l'edificio corrispondente alla villa Bidischini-Burgstaller e lo spazio aperto relativo (**ambito A**).
- c. Recupero degli edifici di interesse.
- d. Adeguamento dell'intero complesso alle nuove funzioni, anche attraverso nuove edificazioni negli ambiti individuati.
- e. Realizzazione di adeguati spazi a parcheggio alberato, preferibilmente nelle aree individuate dalla scheda.
- f. realizzazione di uno spazio di ingresso alberato, in prevalenza pedonale ("piazza" alberata), preferibilmente in corrispondenza delle aree indicate dalla scheda.
- e. Gli interventi di recupero, nuova edificazione e riqualificazione di edifici e spazi aperti dovranno perseguire l'obiettivo di assicurare elevati standard ambientali e alte prestazioni energetiche, utilizzando tutte le tecnologie in grado di rendere i manufatti edilizi il più possibile "energeticamente autosufficienti", di permettere il risparmio sui costi di gestione, di rispettare il principio di "invarianza idraulica" (attraverso la raccolta e il riciclo delle acque meteoriche e la riduzione al minimo le nuove impermeabilizzazioni del suolo).
- f. La riattivazione del comprensorio deve comportare l'adeguamento della viabilità di accesso dalla S.P. 1 e dalla S.P. 35 e dei relativi incroci, possibilmente evitando la realizzazione di nuovi tracciati.

4. Parametri quantitativi prescrittivi

Per gli ambiti edificabili (retino rigato):
 Superficie fondiaria 25.660 mq
 Rc max 50% di Sf
 H max non superiore a quella degli edifici contermini da mantenere e in ogni caso non superiore a 7,50 m. Sono ammesse altezze maggiori solo per eventuali volumi tecnici necessari alle attività da insediare.

I parcheggi stanziali e di relazione devono essere reperiti per le destinazioni d'uso previste e secondo le quantità stabilite dall'art. 103 delle Norme Tecniche di Attuazione.

Per gli edifici indicati come di interesse storico-testimoniale, si deve fare riferimento alle specifiche norme contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (art. 20).

Parametri urbanistico-ecologici:

- Rp min 25% di Sf
- DA min 30 alberi/ha di Sf
- DAR min 60 arbusti/ha di Sf

Opere di urbanizzazione:

- adeguamento della strada di accesso e dei relativi incroci;
- sistemazione dell'edificio all'interno dell'ambito **A** a servizi per il Borgo (centro di aggregazione, sale incontri, ecc.).

Le opere indicate costituiscono dei minimi, eventuali opere di urbanizzazione aggiuntive possono essere concordate in fase di redazione degli strumenti attuativi. In fase di redazione degli strumenti attuativi deve essere verificato l'impatto delle trasformazioni previste sulla viabilità e sulle reti tecnologiche e, se necessario, devono essere realizzate le relative opere di adeguamento.

5. Modalità di attuazione

Piano urbanistico attuativo unitario esteso a tutta l'area. Esso potrà prevedere differenti Unità di intervento e dovrà contenere un progetto delle aree verdi secondo principi naturalistici e di miglioramento ecologico, evitando l'introduzione di specie vegetali alloctone. E' ammesso l'intervento diretto, di rilevanza edilizia, sugli edifici esistenti sul fronte strada (lato nord dell'area), anche con cambio di destinazione d'uso compatibile con quelle ammesse.

6. Destinazioni d'uso ammesse

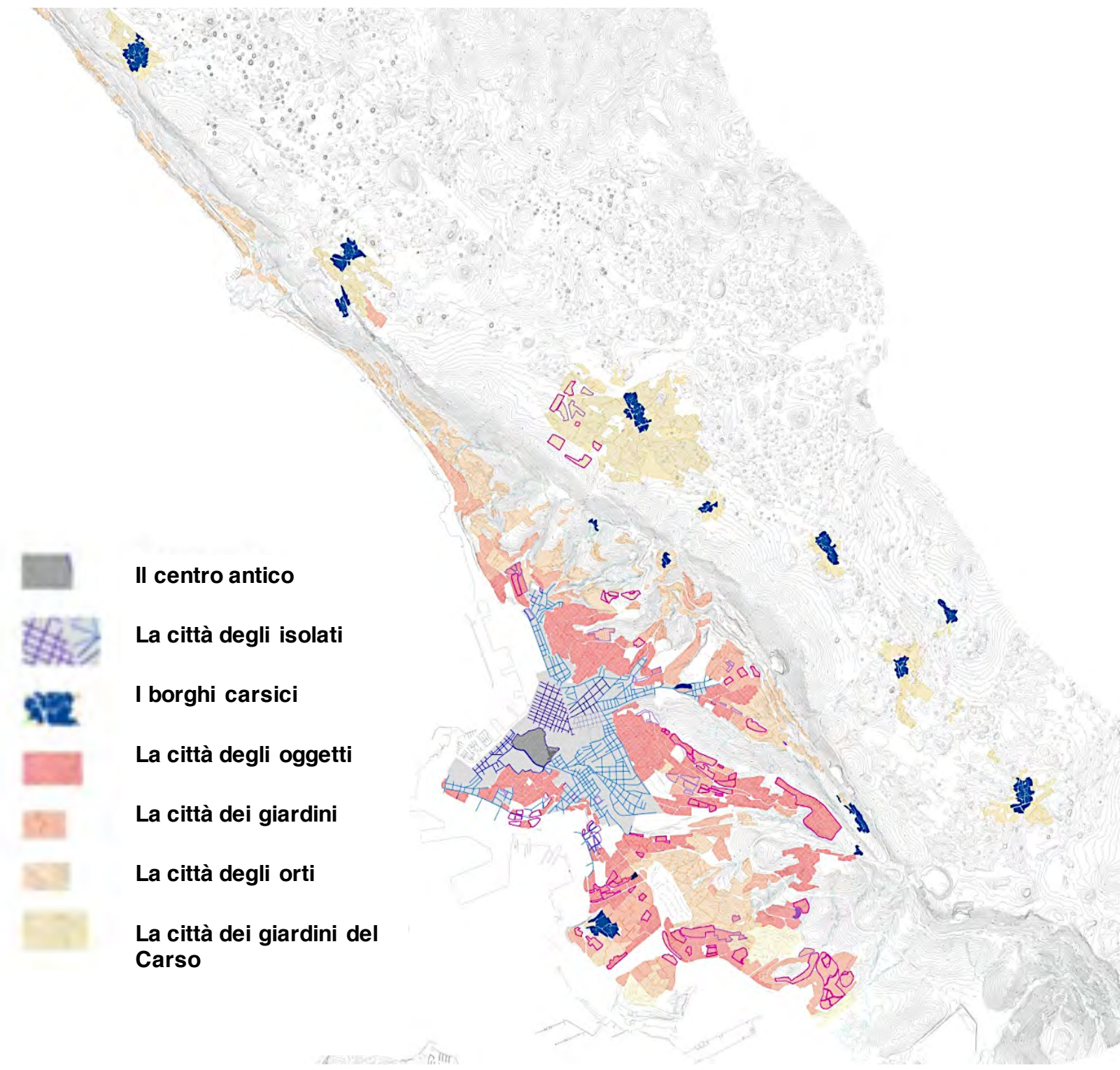
- Servizi e attrezzature collettive
- Direzionale orientato alla ricerca tecnico scientifica
- Direzionale a carattere generale
- Artigianale
- Artigianale di servizio.

L'ambito **A** è destinato esclusivamente a Servizi e attrezzature collettive.

Un piano per una città più bella ed
energeticamente efficiente:
contenere il consumo di suolo come leva per la
riqualificazione e il riuso dell'esistente

Dall'analisi al progetto:
una lettura della città per parti
e per ambiti con diversi gradi di trasformabilità

Conoscere per riqualificare la città esistente

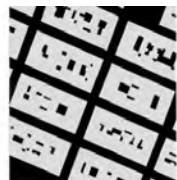


-  Il centro antico
-  La città degli isolati
-  I borghi carsici
-  La città degli oggetti
-  La città dei giardini
-  La città degli orti
-  La città dei giardini del Carso

Parti di città



La città degli isolati - I Borghi imperiali



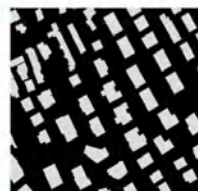
La città degli isolati - Gli isolati novecenteschi



La città degli oggetti



La città dei giardini



La città degli orti



I borghi carsici



La città dei giardini del Carso



La città degli isolati (ii Borghi storici e le espansioni novecentesche)

L'edificazione è continua a formare isolati chiusi o semichiusi, costituiti da blocchi a corte unitari o, più spesso, dall'accostarsi di blocchi in linea

La città degli oggetti corrisponde alle parti più dense, caratterizzate dalla presenza di edifici in linea e a blocco, di dimensioni e altezze rilevanti.

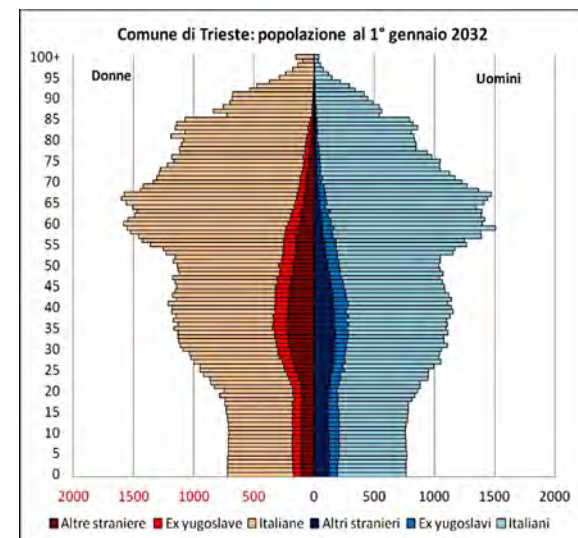
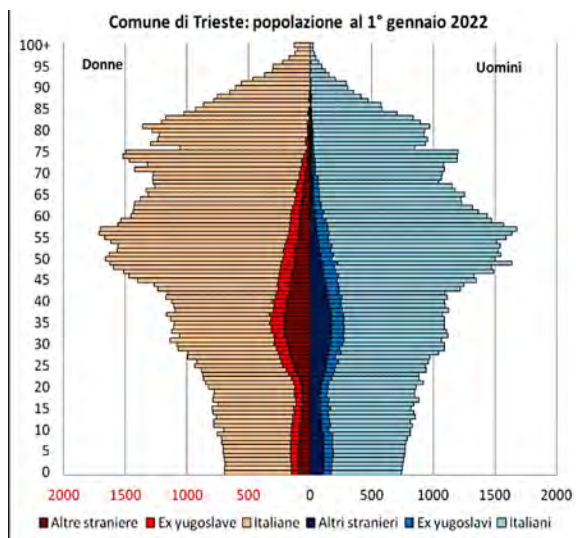
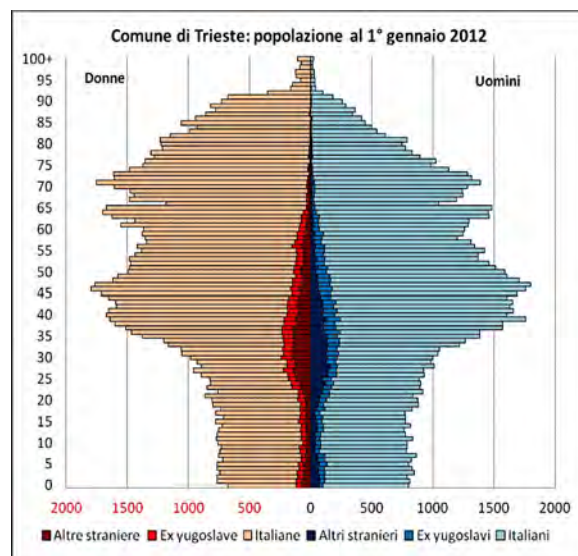
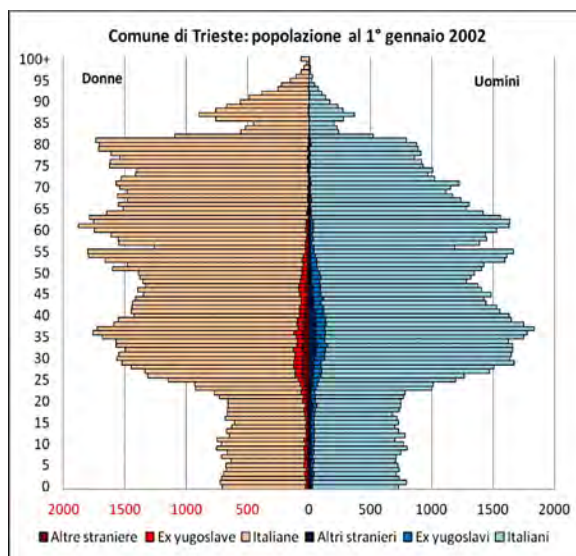
La città dei giardini occupa ampie zone collinari, dove prevalgono edifici in linea e a blocco di dimensioni e altezze più contenute

La città degli orti caratterizza le parti meno dense dell'edificato, dove più ampiamente prevale lo spazio aperto su quello costruito.

I borghi carsici e la città dei giardini del Carso (o la città del Carso)

Sull'altipiano carsico, nelle parti residenziali, le situazioni insediative possono essere ricondotte a due principi: quello dei borghi e quello delle case isolate con giardino. Quest'ultimo principio insediativo è molto simile a quello della città dei giardini descritto al paragrafo precedente. Nei Borghi carsici l'edificato è caratterizzato da edifici di piccole dimensioni di origine rurale, aggregati attorno a una corte.

Scenari demografici: quando la tenuta della popolazione è un obiettivo



Dal 2012 al 2032, in base allo scenario demografico più probabile, la popolazione del comune di Trieste passa **da 208.450 a 196.600** residenti.

A questo calo, si accompagnano **cambiamenti rilevanti nella struttura della popolazione.**

In particolare, rispetto al totale popolazione, la percentuale di **anziani** (65 anni e più) passa dal 27% al 30%. All'aumento dei "grandi vecchi" ultraottantenni (da 18.500 a quasi 23.000) si contrappone una riduzione della popolazione in età lavorativa (specie nella fascia 30-59 anni).

Tuttavia, **il numero stimato di famiglie di mantiene costante.** Tra le cause vi è la progressiva diminuzione dell'ampiezza media dei nuclei familiari che, di recente, ha raggiunto il valore di 1,91 componenti.

Valutazioni ugualmente importanti attengono alle previsioni relative all'incidenza dei **residenti d'origine straniera**, per le quali si ipotizza un aumento dal 9,6% al 17%, per effetto sia delle immigrazioni dall'estero e dei nuovi nati di cittadinanza non italiana, sia della riduzione progressiva dei residenti "autoctoni".

Grandi aree ed edifici dismessi

Gli ambiti della città nei quali si concentra la presenza di aree ed edifici dismessi:

- Porto Vecchio.

- Comprensorio dell'**Ezit**, al cui interno si concentrano edifici abbandonati di notevole impatto volumetrico, unitamente ad altri edifici di minori dimensioni.

- **Ex caserme**, quali: Vittorio Emanuele III - via Rossetti; Duca delle Puglie - via Cumano; ex Fiera campionaria: ex caserma Beleno. Anche nell'altipiano, tra Opicina e Trebiciano: l'ex caserma di Banne; l'area della ex cava Faccanoni; la zona dell'ex campo profughi a Padriciano.

In sintesi, ciò che risulta con forte evidenza è che la gran parte del patrimonio inutilizzato nel comune di Trieste è patrimonio demaniale.








Il Sistema insediativo



Sulla base di una valutazione dei gradi di trasformabilità delle diverse parti di città, il Sistema insediativo si articola in due ambiti.

Fanno parte delle **Aree della conservazione** il centro antico della città, i borghi storici, una serie di elementi puntuali e parti urbane ai quali è riconosciuto un valore storico, architettonico e testimoniale. In particolare, alla città della conservazione appartengono anche ville e palazzi di pregio storico-architettonico, ville ed edifici di interesse storico-testimoniale.

Fanno parte delle **Aree della riqualificazione e trasformazione** le parti urbane nominate Città degli oggetti, Città dei giardini, Città degli orti, le zone direzionali e quelle miste.

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

Strategie per la conservazione del patrimonio edilizio



Perimetro attuale



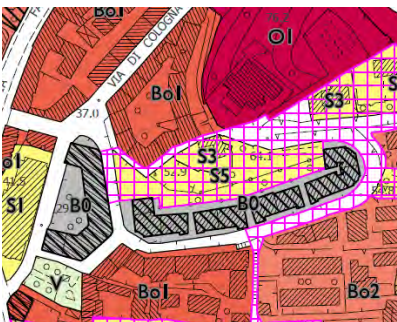
Perimetro da nuovo PRGC

Il Piano rivede il **perimetro del centro storico** (zone A0 e A3)



Villa di pregio – “Villino Marck” – arch A Bachschmid - 1894

Il Piano individua inoltre, all'esterno del perimetro del centro storico, **edifici e ville di pregio architettonico** ed **edifici e ville di interesse storico-testimoniale**. Tra questi ultimi vi sono anche **quartieri di edilizia sociale e pubblica**.














Edifici di interesse - via Pendice Scoglietto – [C. Iona]

Aree della riqualificazione e trasformazione



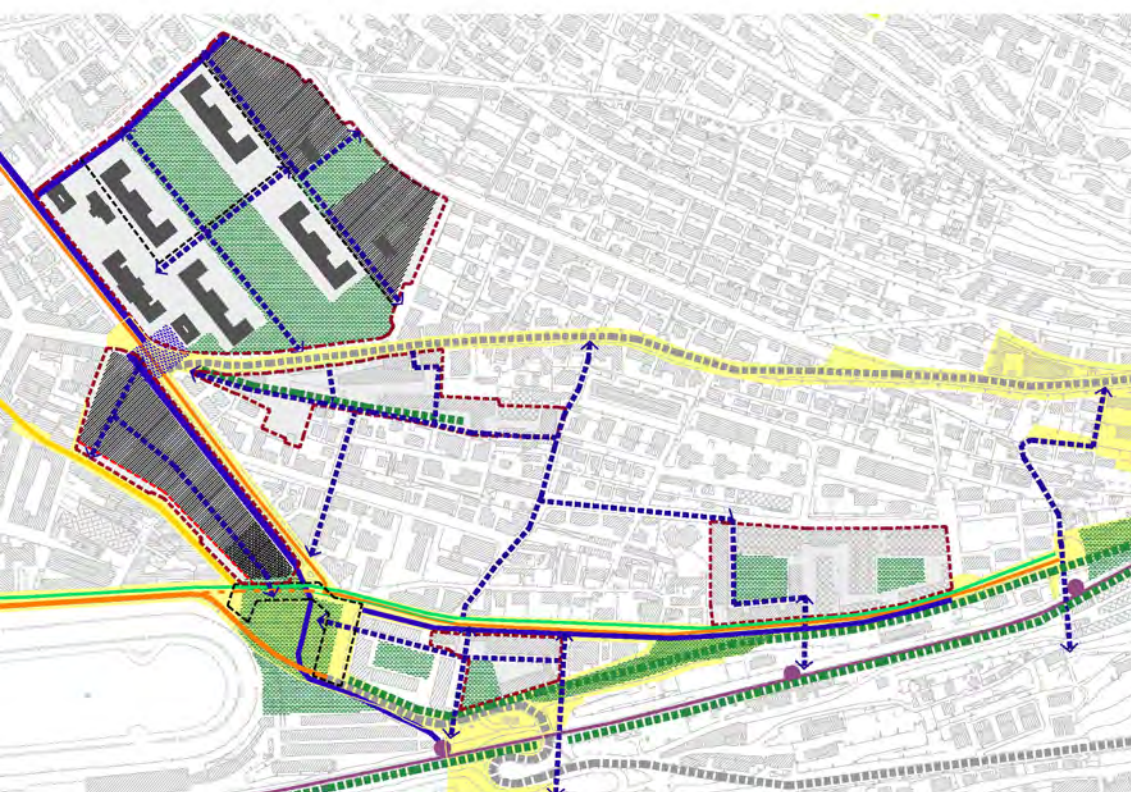
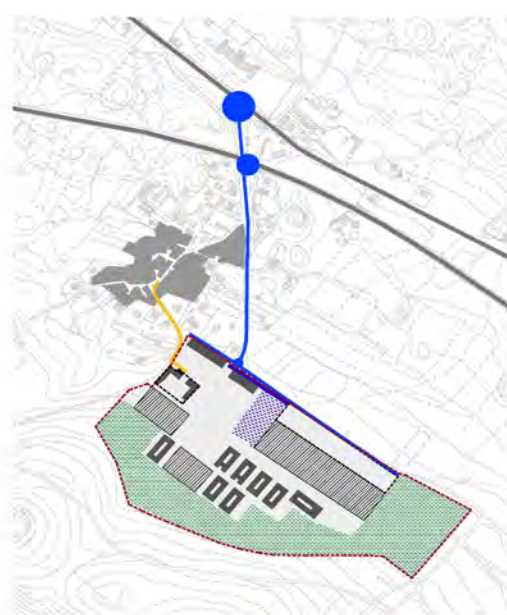
Aree della riqualificazione e trasformazione

	Bo1 - Città degli oggetti 1		Bg1 - Città dei giardini		C - Nuova città dei giardini
	Bo2 - Città degli oggetti 2		Bg2 - Città dei giardini del Corso		I - Direzionali
	Bo3 - Città degli oggetti 3		Bg3 - Città dei giardini della costiera		O1 - Miste commerciali, direzioni e ricettive
	Bo4 - Città degli oggetti 4		Bg4 - Città degli orti		O2 - Campi per nomadi
					V - Verde privato

Città degli oggetti	Bo1 - La città degli oggetti 1 -		
	Bo2 - La città degli oggetti 2 -		
	Bo3 - La città degli oggetti 3 -		
	Bo4 - La città degli oggetti 4 -		
Città dei giardini	Bg1 - La città dei giardini -		
	Bg2 - La città dei giardini del Corso -		
	Bg3 - La città dei giardini della Costiera -		
Città degli orti	Bg4 - La città degli orti -		

- 3** strategie per la rigenerazione urbana:
1. le aree della grande trasformazione
(il riuso delle aree dismesse)

Le aree della grande trasformazione



Il progetto di riqualificazione dell'area di **Campo Marzio** prevede la costituzione di un fronte urbano che assicuri la permeabilità e la vista verso il mare. Attraverso la previsione di una molteplicità di funzioni che contemplino anche la residenza, l'intervento tende alla costruzione di una nuova centralità alla scala urbana e di quartiere.

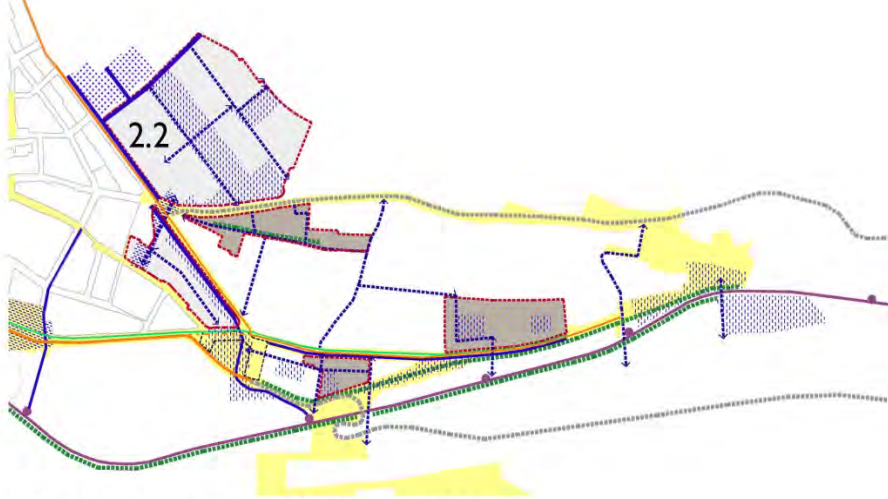
L'Ambito di via Rossetti, via Cumano diventa uno degli accessi importanti alla città. Dell'ambito fanno parte l'area dell'**ex Fiera** e quella dell'**ex caserma di via Rossetti**, sulle quali si concentrano le maggiori opportunità di trasformazione; le aree delle ex caserme Beleno, Duca delle Puglie e Montebello che, per il loro essere principalmente destinate e occupate da servizi e attrezzature, contribuiscono a valorizzare le potenzialità di riqualificazione dell'intero ambito e le relazioni tra le aree che lo compongono (percorsi, continuità di spazi pubblici, ecc.).

L'area dell'**ex caserma di Banne** è infine interpretata come un'importante occasione per accogliere nuove attività di tipo artigianale, l'estensione del sistema della ricerca e la creazione di spazi di aggregazione a servizio del borgo.

Previsione di nuovi servizi e introduzione di nuovi parametri ecologici



100 piedi 25 m



Ambito urbano: infrastrutture ed elementi di continuità. In viola la linea del trasporto pubblico su ferro con le possibili fermate, in giallo gli ambiti del "Centro di Quartiere"



1. Descrizione

Le aree della ex Fiera e della ex Caserma Rossetti rappresentano una grande opportunità di trasformazione per la città di Trieste. In particolare, esse costituiscono una risorsa per la realizzazione di un nuovo polo di centralità di scala urbana e di quartiere in una parte di città tra le più dense. E questo non soltanto per la disponibilità di aree dismesse da rifunionalizzare entro un'ipotesi di spazi edificati e aperti di uso pubblico, ma anche per la possibilità di coordinare e mettere a sistema gli interventi che si realizzeranno nelle due aree di trasformazione e negli ambiti contorni.

2. Obiettivi

Il progetto di riqualificazione della ex caserma di via Rossetti prevede interventi di recupero degli edifici esistenti e di nuova edificazione, nonché la realizzazione di un'adeguata dotazione di spazi aperti di uso collettivo. In particolare dovranno essere perseguiti i seguenti obiettivi:

- connettere le aree a verde e gli spazi aperti localizzati nell'ambito della ex caserma Rossetti con gli spazi aperti interni al comprensorio della ex Fiera;
- insediare, negli edifici e nelle aree dismesse, attività diversificate, in grado di costituire una centralità alla scala urbana e di quartiere;
- Ampliare i servizi esistenti (in particolare scolastici), con la possibilità di realizzare un polo scolastico adeguatamente attrezzato.

3. Elementi principali prescrittivi di progetto

- Realizzazione, a nord dell'area, di nuove costruzioni per residenza, servizi e direzionale (**sub-ambito A**).
- Recupero e ampliamento dei due edifici esistenti nel **sub-ambito C**, esclusivamente per attrezzature e servizi, anche in funzione del polo scolastico limitrofo.
- Recupero e ampliamento degli edifici esistenti per attrezzature, terziario, campus universitario o scolastico, attività ricettive e residenza (**sub-ambito B**);
- Destinazione degli ampi spazi aperti (ex piazza d'armi) a parchi attrezzati per l'uso collettivo; realizzazione di percorsi pedonali di connessione tra la parte alta e la parte bassa dell'area, i lati nord e sud;
- Realizzazione di una fascia pedonale alberata (larghezza min. 5,00 m) lungo via Rossetti.
- Realizzazione di un percorso pedonale alberato lungo via G. Mameli.
- Il recupero, la realizzazione di nuovi edifici e la riqualificazione degli spazi aperti dovranno rispettare elevati standard ambientali e alte prestazioni energetiche, utilizzando tutte le tecnologie in grado di rendere i manufatti edilizi il più possibile "energeticamente autosufficienti", di permettere il risparmio sui costi di gestione, di rispettare il principio di "invarianza idraulica" (attraverso la raccolta e il riciclo delle acque meteoriche e la riduzione al minimo le nuove imper-

meabilizzazioni del suolo).

4. Parametri quantitativi prescrittivi

Sub-ambito A:

- Sf 22.000 mq
- If max 2,00 mc/mq
- Rc max 30%
- H max 10,50 m

Parametri urbanistico-ecologici:

- Rp min 40% di Sf
- DA min 50 alberi/ha di Sf
- DAR min 50 arbusti/ha di Sf

Sub-ambiti B e C:

Ogni edificio esistente da mantenere può essere ampliato (con corpi aggiunti a monte e non in sopraelevazione) fino al 15% della Sc esistente, con altezza massima non superiore a quella dell'edificio al quale l'ampliamento si riferisce.

In tutti i sub-ambiti i parcheggi stanziali e di relazione devono essere reperiti per le destinazioni d'uso previste e secondo le quantità stabilite dall'art. 103 delle Norme Tecniche di Attuazione. Per gli edifici indicati come di interesse storico-testimoniale si deve fare riferimento alle specifiche norme contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (art. 20).

Opere di urbanizzazione:

- realizzazione e cessione in uso pubblico del parco pubblico (nelle aree indicate dal retino verde) min. 4.200 mq e dei percorsi alberati (indicati dalle frecce);
- cessione degli edifici del **sub-ambito C**.

Le opere indicate costituiscono dei minimi, eventuali opere di urbanizzazione aggiuntive possono essere concordate in fase di redazione degli strumenti attuativi. In fase di redazione degli strumenti attuativi deve essere verificato l'impatto delle trasformazioni previste sulla viabilità e sulle reti tecnologiche e, se necessario, devono essere realizzate le relative opere di adeguamento.

5. Modalità di attuazione

Piano urbanistico attuativo unitario esteso a tutta l'area. Esso potrà prevedere differenti Unità di intervento, mantenendo la perimetrazione dei sub-ambiti rappresentati nella planimetria di cui alla presente scheda. In ogni caso è consentito, con intervento diretto e senza gli ampliamenti previsti, il recupero degli edifici esistenti da mantenere con destinazione a "servizi e attrezzature collettive" del **sub-ambito C**.

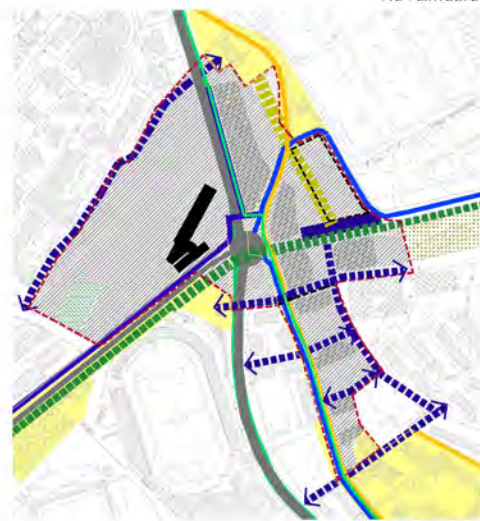
6. Destinazioni d'uso ammesse

- Residenza (**sub-ambito A**: minimo 60%; **sub-ambito B**: massimo 30%); Servizi e attrezzature collettive; Direzionale; Commerciale al dettaglio; Artigianale di servizi (attività compatibili con la residenza).
- Il **sub-ambito C** è destinato esclusivamente a Servizi e attrezzature collettive.

3 strategie per la rigenerazione urbana:
2. le aree della sostituzione e ristrutturazione:
gli “ecoquartieri”

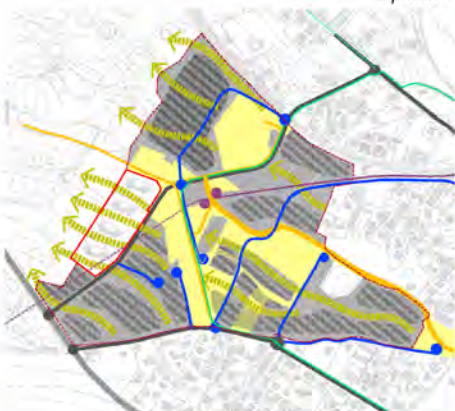
Le aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica (“ecoquartieri”)

- perimetro area di trasformazione
- - - perimetro ambiti specifici
- ▨ aree edificabili
- ▩ aree di maggiore concentrazione e altezza dell'edificio
- ambiti dei “centri di quartiere” e dei servizi
- percorsi privilegiati dei “centri di quartiere”
- aree a verde pubblico
- piazze e spazi in “duro”
- ⚡ connessioni pedonali
- ▨ continuità dello spazio aperto privato
- ▨ “corridoi ecologici” e continuità ambientali
- “fasce” pedonali alberate (largh. min. 5,00 m)
- “strade parcheggio”
- possibili strade di quartiere a fondo cieco
- strade di distribuzione di quartiere
- percorsi ciclabili
- potenziali linee del trasporto pubblico su ferro (tram) e relative fermate



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

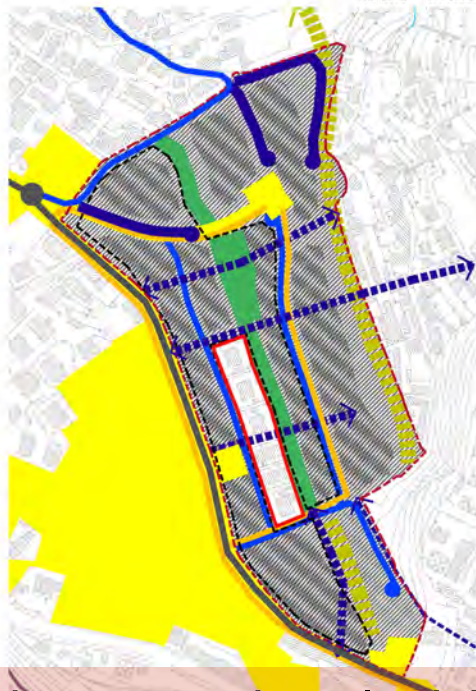
Opicina 1



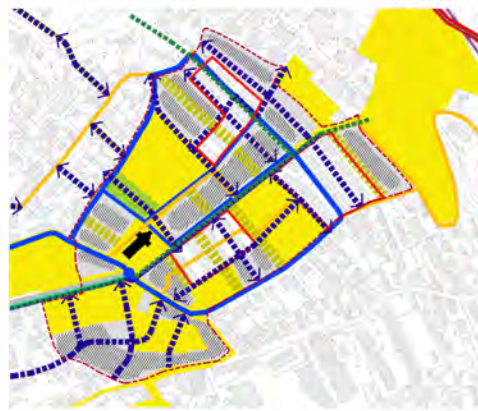
Opicina 2



Roiano - Gretta



S. Giovanni



Campi Elisi

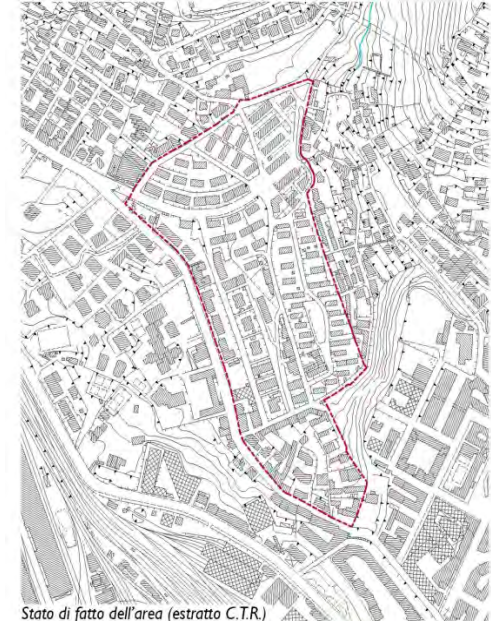


Si tratta di parti di città e di borghi carsici per lo più costituiti da **edilizia residenziale pubblica**, che necessitano di operazioni anche mirate alla totale sostituzione degli edifici, allo scopo di **migliorare** sia **le prestazioni energetiche** degli edifici stessi, sia la **dotazione di spazi aperti, servizi e attrezzature pubblici**.

Le aree individuate sono aree degradate, aree parzialmente disabitate, con presenza di proprietà pubbliche in grado di innescare processi di trasformazione.

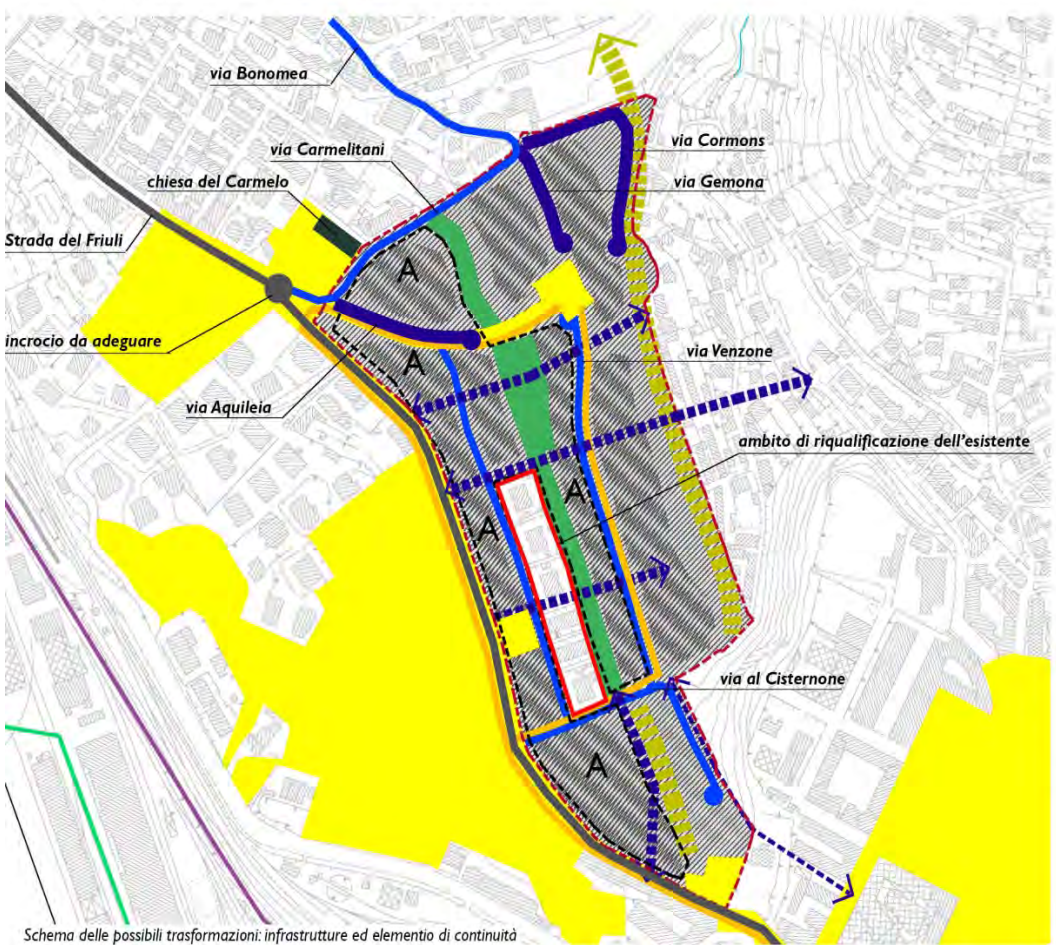
Introduzione di nuovi parametri ecologici, prestazioni di sostenibilità ambientale, edilizia sociale





- perimetro area di trasformazione
- perimetro ambiti specifici
- ambiti di riqualificazione dell'esistente
- ▨ aree edificabili
- ▨ aree di maggiore concentrazione e altezza dell'edificato
- ambiti dei "centri di quartiere" e dei servizi
- percorsi privilegiati dei "centri di quartiere"
- aree a verde pubblico
- piazze e spazi in "duro"
- ⬅️ connessioni pedonali
- ▨ continuità dello spazio aperto privato
- "strade parcheggio"
- strade di distribuzione di quartiere

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



Schema delle possibili trasformazioni: infrastrutture ed elemento di continuità

1. Descrizione

L'area compresa tra via Carmelitani, Strada del Friuli, via al Cisternone, è attualmente destinata nella sua totalità a residenza. Su di essa insistono edifici di proprietà dell'Ater di Trieste in parte non utilizzati. L'area è attraversata da numerosi assi viari carrabili ed è priva di spazi aperti pubblici e di aree verdi attrezzate. Il gruppo di piccoli edifici realizzati dalla Società triestina costruttrice di edifici popolari alla fine del XIX secolo costituisce un'interessante testimonianza dei primi interventi di edilizia sociale di cui si propone la conservazione.

2. Obiettivi

Ristrutturazione urbanistica dell'area. Conservazione e riqualificazione dell'ambito edilizio esistente (come perimetrato nella scheda). Riconversione ecologica del quartiere. Trasformazione di una parte di città migliorandone il carattere urbano e l'inserimento nel contesto, attraverso:

- la realizzazione e la sistemazione di percorsi pedonali e spazi aperti in continuità con il "Centro di Quartiere";
- il miglioramento delle prestazioni energetiche e ambientali di edifici e spazi aperti; la realizzazione di tetti verdi; la salvaguardia della permeabilità del suolo.

3. Elementi principali prescrittivi di progetto

- a. Organizzazione di un'area a verde pubblico, che possa costituire un'adeguata centralità per il quartiere.
- b. Razionalizzazione della viabilità, evitando il traffico di attraversamento, in particolare privilegiando il raccordo tra via Bonomea, via dei Carmelitani e Strada del Friuli.
- c. Definizione dell'asse di via Aquileia come luogo di centralità, in continuità con gli spazi della Chiesa del Carmelo.
- d. Riqualificazione di via Venzone con la predisposizione di adeguati spazi per la percorrenza pedonale e ciclabile, raccordati a via del Cisternone.
- e. Riorganizzazione come "strade parcheggio" di via Gemona, parte di via Aquileia e di altre strade allegerite dal traffico di attraversamento.
- f. Realizzazione di una fascia a verde privato sul confine est dell'area.
- g. Previsione di percorsi pedonali alberati, che connettano le aree a servizi su Strada del Friuli alle aree urbanizzate poste sul margine est del quartiere;
- h. Tutti gli interventi di nuova edificazione devono prevedere la dotazione di parcheggi privati all'interno dei corpi edilizi (interrati o seminterrati) nella misura di, almeno, un posto auto per unità.
- i. Dovrà essere rispettato il principio di "invarianza idraulica", attraverso adeguati sistemi di drenaggio o la raccolta e il riciclo delle acque meteoriche.
- l. Le coperture degli edifici possono essere a falde o piane con tetto giardino ai sensi della norma UNI

11273.

m. Gli edifici qui indicati all'interno degli ambiti di riqualificazione dell'esistente dovranno essere recuperati (anche singolarmente), secondo quanto previsto dall'articolo delle Norme Tecniche di Attuazione relativo agli edifici di interesse storico-testimoniale (art. 20), rispettando le caratteristiche originarie dell'edificio e dello spazio aperto.

4. Parametri quantitativi prescrittivi

- Sf min. 3500 mq
- If max 6,50 mc/mq nell'**ambito A**
- If max 4,50 mc/mq nel **resto dell'area**
- Rc max 40%, che può essere incrementato fino al 50% realizzando una superficie complessiva a "tetto verde" almeno pari al 50% dell'intera superficie coperta degli edifici
- H max 18.50 ml nell'**ambito A**
- H max 12.50 ml nel **resto dell'area**

I parcheggi stanziali e di relazione devono essere reperiti per le destinazioni d'uso previste e secondo le quantità stabilite dall'art. 103 delle Norme Tecniche di Attuazione.

Parametri urbanistico-ecologici:

- Rp min 35% di Sf
- DA min 40 alberi/ha di Sf
- DAR min 60 arbusti/ha di Sf

In ogni caso per poter sfruttare gli indici e le quantità previsti da questa scheda, tutti i nuovi edifici dovranno essere in classe energetica "A".

Opere di urbanizzazione:
In sede di Piano attuativo la convenzione dovrà prevedere la realizzazione o l'adeguamento delle opere di urbanizzazione internamente all'ambito di trasformazione generale. La stessa convenzione dovrà inoltre prevedere la collocazione di almeno il 10% di edilizia sociale convenzionata.

Sempre in sede di Piano attuativo dovrà essere individuata la quota parte delle opere di urbanizzazione di cui al punto 3., proporzionalmente all'entità dell'intervento e alla sua localizzazione all'interno dell'area. In tutti i casi, dovranno essere reperiti parcheggi di relazione nella misura stabilita dall'art. 103 delle Norme Tecniche di Attuazione.

4. Modalità di attuazione

Piano Attuativo con Sf min. di 3500 mq.

5. Destinazioni d'uso ammesse

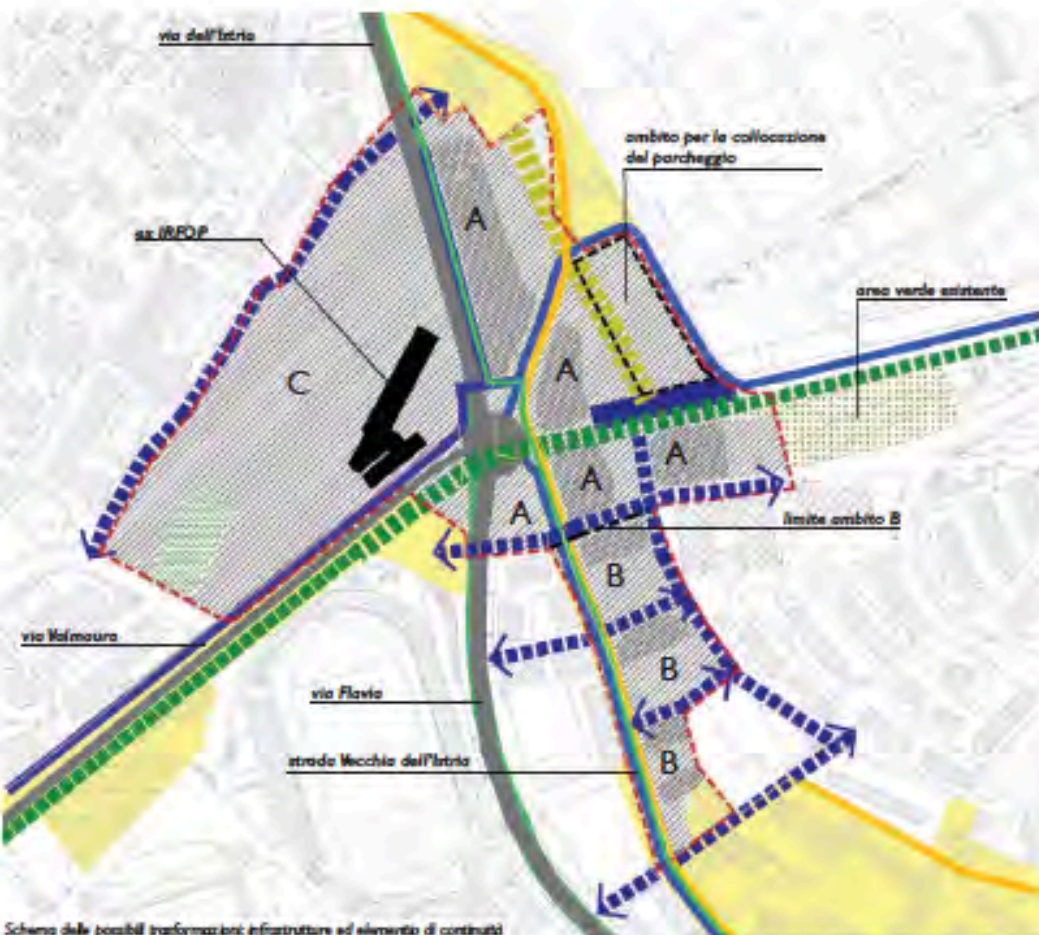
Sono ammesse le destinazioni d'uso previste nelle corrispondenti zone.





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

- perimetro area di trasformazione
- perimetro ambiti specifici
- aree edificabili
- aree di maggiore concentrazione e altezza dell'edificato
- ambiti del "centro di quartiere" e dei servizi
- percorsi privilegiati del "centro di quartiere"
- aree a verde pubblico
- piazze e spazi in "duro"
- connessioni pedonali
- ||||| continuità dello spazio aperto privato
- ||||| "corridoi ecologici" e continuità ambientali
- fasce pedonali alberate (largh. min. 5,00 m)
- "strade parcheggio"
- strade di distribuzione di quartiere
- percorsi ciclabili



Schema delle possibili trasformazioni infrastrutturali ed elementi di continuità

1. Descrizione

Si tratta di un'area caratterizzata dalla presenza di differenti sistemi insediativi. L'area è attraversata da una degli assi urbani più importanti della città: via Flavia-via dell'Istria che, all'incrocio con via Valmaura, determina una grande discontinuità nello spazio urbano. Sono presenti lo stadio e il palazzetto dello sport, che insieme ad altri servizi, costituiscono una polarità alla scala urbana e territoriale. L'area ex IRFOP, con l'edificio scolastico progettato da Umberto Nordio (ambito C), in passato oggetto di programmi e progetti di trasformazione, rimane a tutt'oggi inutilizzata.

2. Obiettivi

Ristrutturazione urbanistica dell'area.
 Conservazione e riqualificazione dell'ambito edilizio esistente (come perimetrato nella scheda).
 Riconversione ecologica del quartiere.
 Trasformazione di una parte di città migliorandone il carattere urbano e l'inserimento nel contesto, attraverso:
 - una maggiore riconoscibilità e coerenza allo spazio aperto pubblico e privato, attraverso la sostituzione dell'edificato e la ricomposizione dei fronti edilizi;
 - la sistemazione e la riorganizzazione del sistema degli spazi aperti e dei percorsi pedonali e ciclabili, in continuità con il "Centro di Quartiere";
 - il miglioramento delle prestazioni energetiche e ambientali di edifici e spazi aperti; la realizzazione di tetti verdi; la salvaguardia della permeabilità del suolo.

3. Elementi principali prescrittivi di progetto

- a. Razionalizzazione dell'incrocio tra via Flavia, via Valmaura, Strada Vecchia dell'Istria e via dell'Istria, con la realizzazione di uno svincolo con caratteristiche urbane che assicuri la funzionalità degli accessi all'area e, attraverso la presenza di verde, consenta la continuità del corridoio ecologico individuato.
- b. Realizzazione, all'interno dell'area, di un parcheggio di interscambio.
- c. Costituzione di un corridoio ecologico e realizzazione di un percorso di connessione tra l'area verde posta a est, lungo via S. M. Maddalena, e via Valmaura.
- d. Realizzazione di un sistema di connessioni (percorsi pedonali) tra le aree a servizi del "Centro di Quartiere", in particolare lungo Strada Vecchia dell'Istria.
- e. Ristrutturazione dell'area ex IRFOP per la realizzazione di un polo di servizi e direzionale, attraverso il mantenimento dell'edificio esistente (secondo le prescrizioni delle Norme Tecniche di Attuazione per gli edifici di interesse storico-testimoniale, art. 20).
- f. Ricostruzione del fronte edilizio su Strada Vecchia dell'Istria, con allargamento del tracciato viario e realizzare anche un percorso pedonale e ciclabile alberato.
- g. Nell'area a nord-est, a ridosso del cimitero (perimetro nero tratteggiato), realizzazione di un parcheggio alberato a servizio del quartiere e del cimitero.
- h. Tutti gli interventi di nuova edificazione devono prevedere la dotazione di parcheggi privati all'interno

dei corpi edilizi (interrati o seminterrati) nella misura di, almeno, un posto auto per unità.
 i. Dovrà essere rispettato il principio di "invarianza idraulica", attraverso adeguati sistemi di drenaggio o la raccolta e il riciclo delle acque meteoriche.
 l. Le coperture degli edifici possono essere a falde o piane con tetto giardino ai sensi della norma UNI 11273.

4. Parametri quantitativi prescrittivi

- Sf min 3.500 mq
- If max 6,50 mc/mq (ambito A)
- If max 4,50 mc/mq (ambito B)
- Rc max: 40% che può essere incrementato fino al 50% realizzando una superficie complessiva a "tetto verde" almeno pari al 50% dell'intera superficie coperta degli edifici
- H max 18,50 m - 36,00 m sul 15% della Sc (ambito A)
- H max 12,50 m (ambito B)

I parcheggi stanziali e di relazione devono essere reperiti per le destinazioni d'uso previste e secondo le quantità stabilite dall'art. 103 delle Norme Tecniche di Attuazione.

Parametri urbanistico-ecologici:

- Rp min 35% di Sf
- DA min 40 alberi/ha di Sf
- DAR min 60 arbusti/ha di Sf

In ogni caso, per poter utilizzare gli indici e le quantità previsti da questa scheda, tutti i nuovi edifici dovranno essere in classe energetica "A".

Opere di urbanizzazione:

In sede di Piano attuativo la convenzione dovrà prevedere la realizzazione o l'adeguamento delle opere di urbanizzazione internamente all'ambito di trasformazione generale. La stessa convenzione dovrà inoltre prevedere la collocazione di almeno il 10% di edilizia sociale convenzionata. Sempre in sede di Piano attuativo dovrà essere individuata la quota parte delle opere di urbanizzazione di cui al punto 3., proporzionalmente all'entità dell'intervento e alla sua localizzazione all'interno dell'area. In tutti i casi, dovranno essere reperiti parcheggi di relazione nella misura stabilita dall'art. 103 delle Norme Tecniche di Attuazione.

5. Modalità di attuazione

Piano urbanistico attuativo con Sf min. di 3500 mq.

6. Destinazioni d'uso ammesse

- Ambito A; Residenze min. 60% del volume; servizi e attrezzature, direzionale, alberghiera
- Ambito B; Residenze min. 60% del volume; servizi e attrezzature, direzionale
- Nell'ambito C (ex IRFOP e contermini): servizi e attrezzature, direzionale, alberghiera.

3 strategie per la rigenerazione urbana:
3. la riqualificazione energetica
(i crediti edilizi)

Premialità per la riqualificazione energetica

Le parole chiave



Riqualificazione energetica

si intende un intervento sull'edificio esistente grazie al quale si produca un miglioramento quantificabile e certificabile della prestazione energetica di uno o più edifici.

Credito edilizio

si intende una quantità volumetrica, espressa in mc, concessa in forma premiale al titolare dell'immobile o del gruppo di immobili a seguito di intervento/i di riqualificazione energetica, realizzati e certificati secondo le modalità e nelle aree indicate dal regolamento.

Il "volo" dei crediti edilizi

10 anni per un totale di 350.000 m³

La generazione del credito

certificato per un massimo per ogni edificio corrispondente al 10 % del volume

Registri dei crediti

registra l'assegnazione dei crediti e l'eventuale utilizzo, anche parziale.

L'utilizzo del credito

permette un ampliamento max di 250 mc per U.I. , max 45% volume derivante dall'indice previsto nelle zone B e un ampliamento max dell'indice di 0,5 mc/mq nelle zone C

Le aree di "decollo"

- Centro urbano di pregio ambientale (B0)
- Edifici nella Città degli oggetti (Bo1 e Bo2)
- Edifici dismessi da più di 3 anni, ricompresi nel Sistema Insediativo

Le aree di "atterraggio"

- nella Città degli oggetti (Bo4)
- Edifici nella Città dei giardini (Bg1)
- Edifici nella Città dei giardini del Carso (Bg2-Opicina)
- Nuova Città dei giardini (C)



Premialità per la riqualificazione energetica

La generazione del credito

il Credito si genera ad intervento realizzato e certificato per un massimo per ogni edificio corrispondente al 10 % del volume

Le aree di “decollo”



Il Piano prevede la **riqualificazione energetica degli edifici esistenti** (in particolare di quelli realizzati negli anni sessanta-settanta del secolo scorso), attraverso la messa a punto di una sorta di “progetto pilota” orientato a favorire la riconversione energetica:

- degli edifici compresi nelle zone del **Centro urbano di pregio ambientale** (B0);
- degli edifici compresi nella **Città degli oggetti** (zone Bo1 e zone Bo2);
- degli **edifici dismessi**.

La scelta dei luoghi di cui incentivare la riqualificazione energetica è motivata dal fatto che si tratta di **zone difficili da trasformare** per i seguenti motivi:

- presenza di edifici di cui si devono salvaguardare alcuni elementi di pregio e allineamenti lungo strada;
- presenza di edifici ad alta densità e ad alti rapporti di copertura, di grandi contenitori con un alto numero di alloggi;
- compresenza di diverse condizioni proprietarie;
- patrimonio edilizio a volte di scarsa qualità sia in termini architettonici che energetico-ambientali.





Premialità per la riqualificazione energetica

Le aree di “atterraggio”

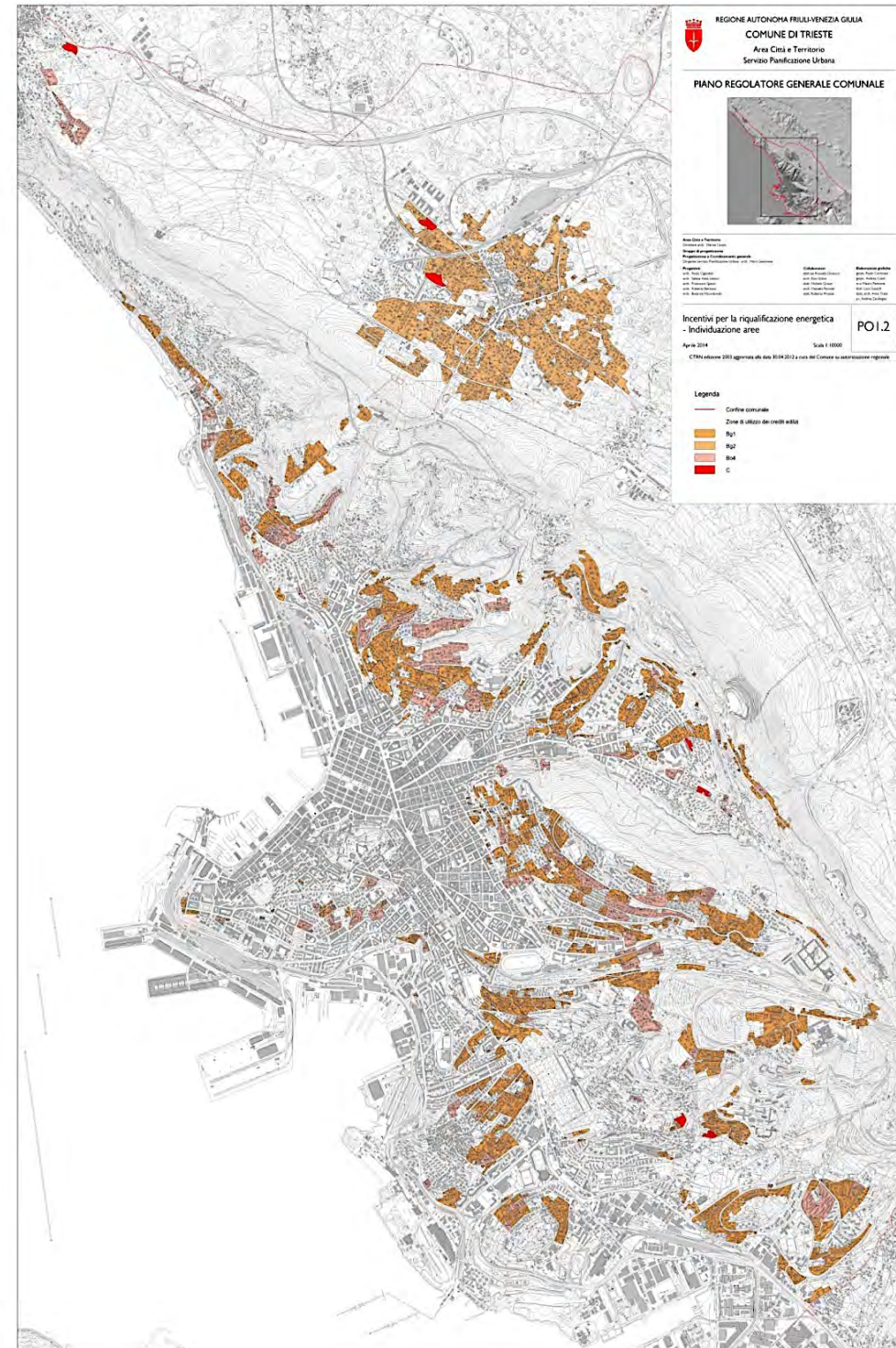


La scelta delle zone “di atterraggio” dei crediti è motivata dal loro **essere zone a bassa densità edilizia o zone di espansione**.

Tra queste tipologie di aree sono stati comunque esclusi ambiti e zone particolarmente sensibili dal punto di vista:

- ambientale: le zone Bg1 Città dei giardini e precisamente l'area in corrispondenza di Barcola, ma anche le zone Bg3 Città dei giardini della costiera, le zone Bg4 - Città degli orti;
- dei principi insediativi: le zone Bg2 Città dei giardini del Carso (eccetto Opicina);
- delle valenze architettoniche storiche e documentali: gli edifici sottoposti a tutela.

Sono state inoltre escluse le zone ricadenti in Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica, perché già interessate da premi volumetrici.

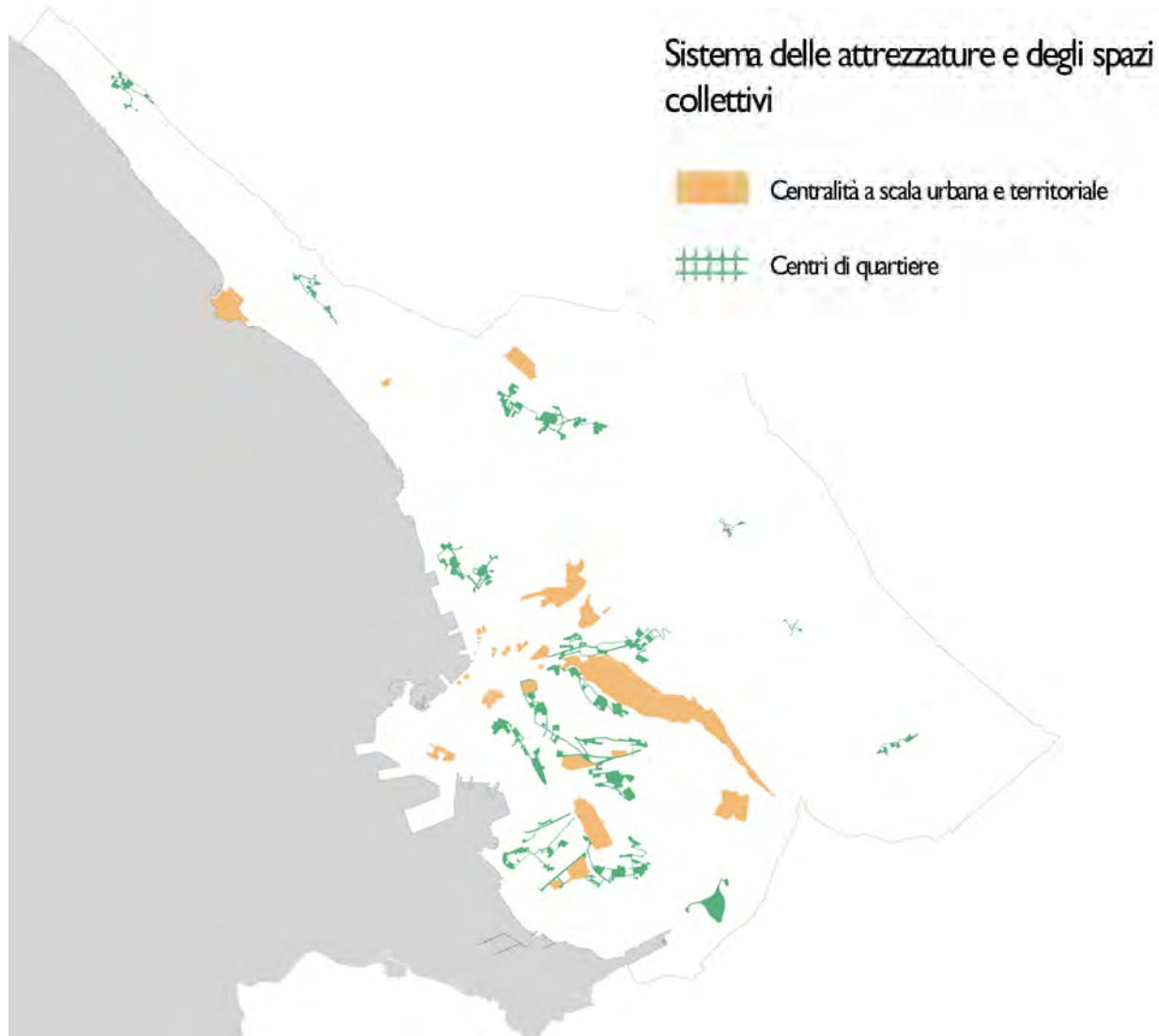




Un piano per una città più vivibile:
i centri di quartiere

Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

Un nuovo progetto di suolo



La prima operazione sviluppata dal Piano consiste nella gerarchizzazione dei servizi già disponibili sul territorio.

Obiettivo era **superare una mera concezione di standard quantitativo.**

Il Sistema è stato così articolato in:

- **Centralità a scala urbana e territoriale;**
- **Attrezzature e servizi a scala urbana e della residenza;**
- **Ambiti di riqualificazione urbana**

II - **Centri di quartiere.**

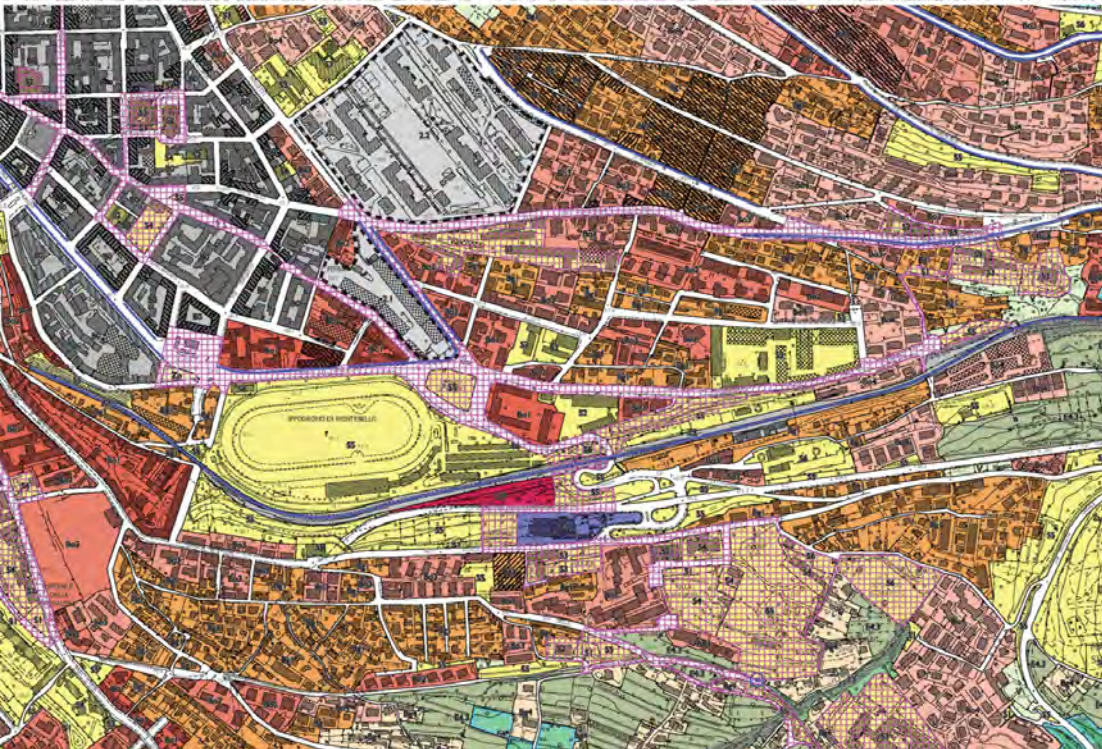
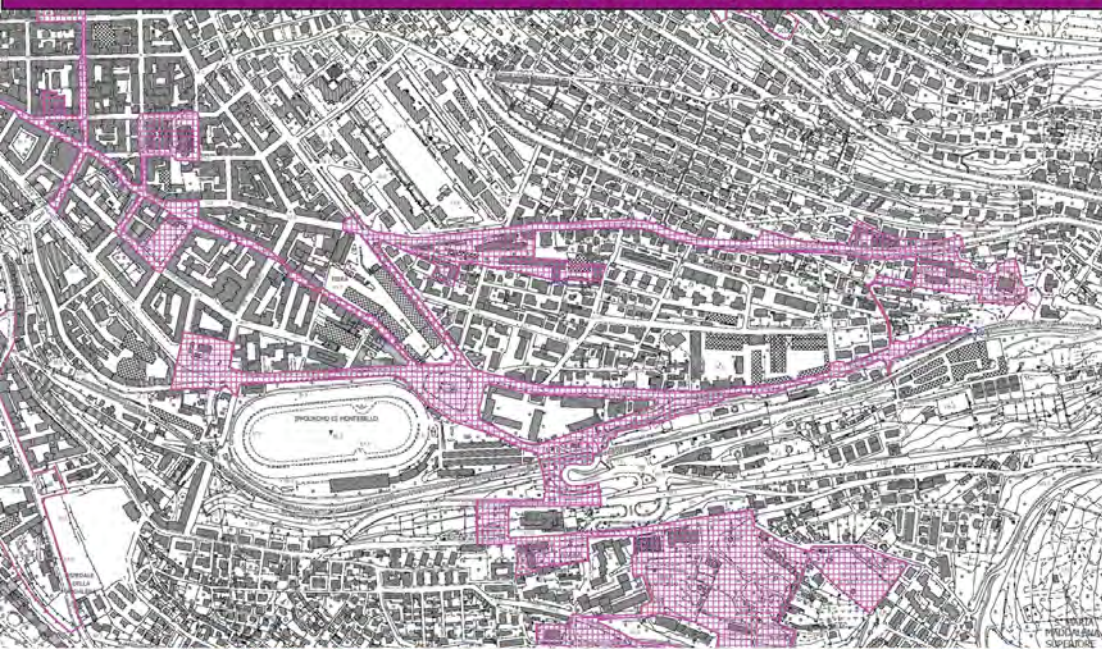
Strategie alla scala dei quartieri



Trieste è **una città di borghi e rioni**, di luoghi e attrezzature anche di piccola scala, cui però si attribuisce un ruolo centrale e attorno ai quali la città può ritrovare coesione. Scuole, asili, giardini e parchi, chiese, ricreatori, sedi di Circoscrizione e di Microarea, campi sportivi **non solo** formano una parte importante delle **aree a standard**, ma possono vedere rafforzato **il ruolo di «centri»** per borghi e rioni. Nel «centro» gli abitanti del quartiere non trovano solo i servizi (che peraltro si richiedono sempre più numerosi e completi), ma riconoscono anche una propria identità, che rafforza il **senso di appartenenza ai luoghi**.

I centri di quartiere: una rete strutturante di servizi per una città policentrica

Ex Fiera, via Rossetti, via Revoltella, via Cumano



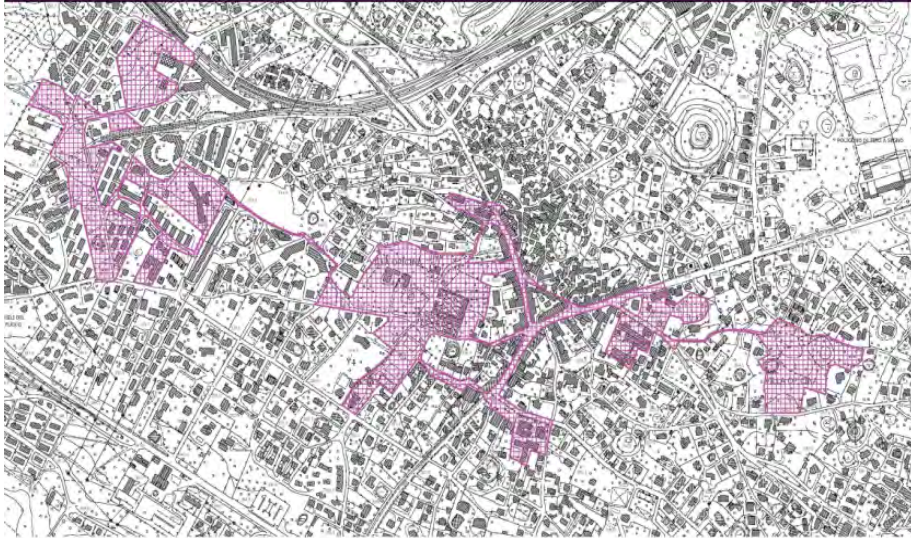
Il Piano individua i servizi pubblici e di interesse pubblico esistenti e li riorganizza entro un sistema di nuove relazioni, attraverso:

- il ridisegno di **percorsi pedonali e ciclabili**;
- il ridisegno di **percorsi di connessione con le fermate dei trasporti pubblici**, esistenti e di progetto;
- la riqualificazione degli **spazi verdi e degli spazi pubblici**;
- l'aumento dei **parcheggi**.

- Roiano-Gretta;
- via Giulia, viale Raffaello Sanzio, S. Giovanni;
- Ospedale Maggiore, via Settefontane;
- ex Fiera, via Rossetti, via Revoltella, via Cumano;
- S. Giacomo;
- Strada di Fiume, via delle Campanelle;
- S. Luigi - Chiadino;
- via Baiamonti;
- Servola;
- via Valmaura;
- **Giarizze**, S. Anna, S. Maria Maddalena Inferiore;
- Borgo S. Sergio.

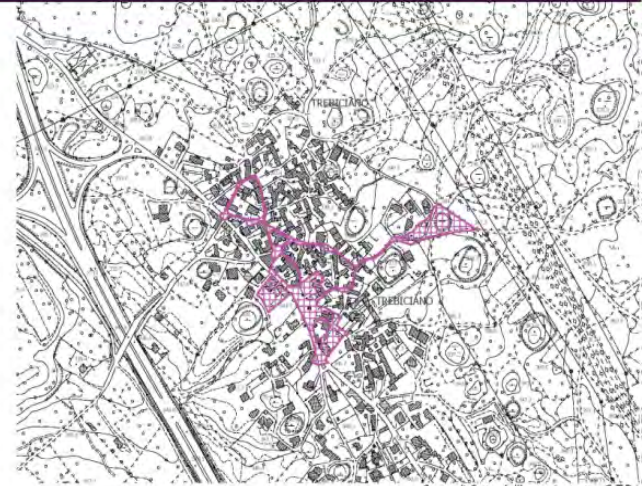
- Santa Croce;
- Prosecco;
- Opicina;
- Trebiciano;
- Padriciano;
- Basovizza.

Opicina

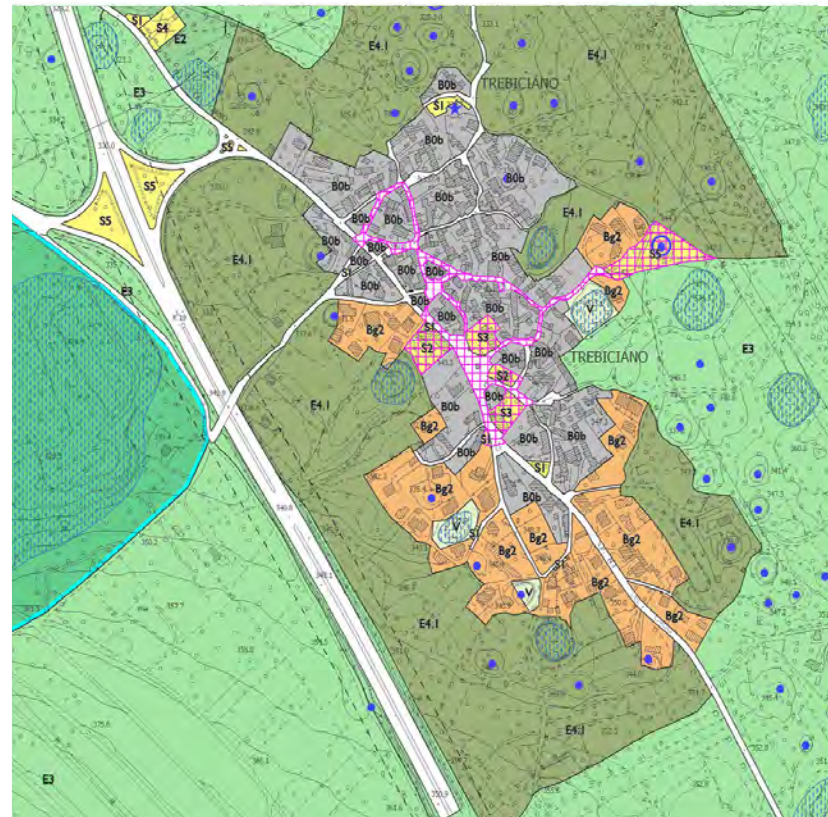
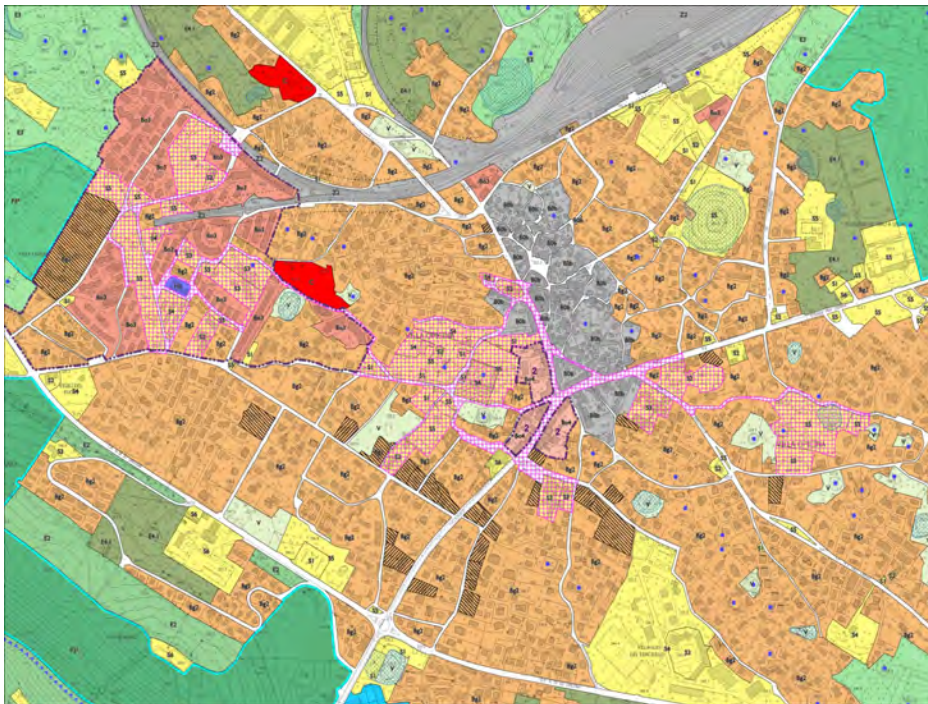


Stato di fatto dell'area (estratto C.T.R.)

Trebiciano

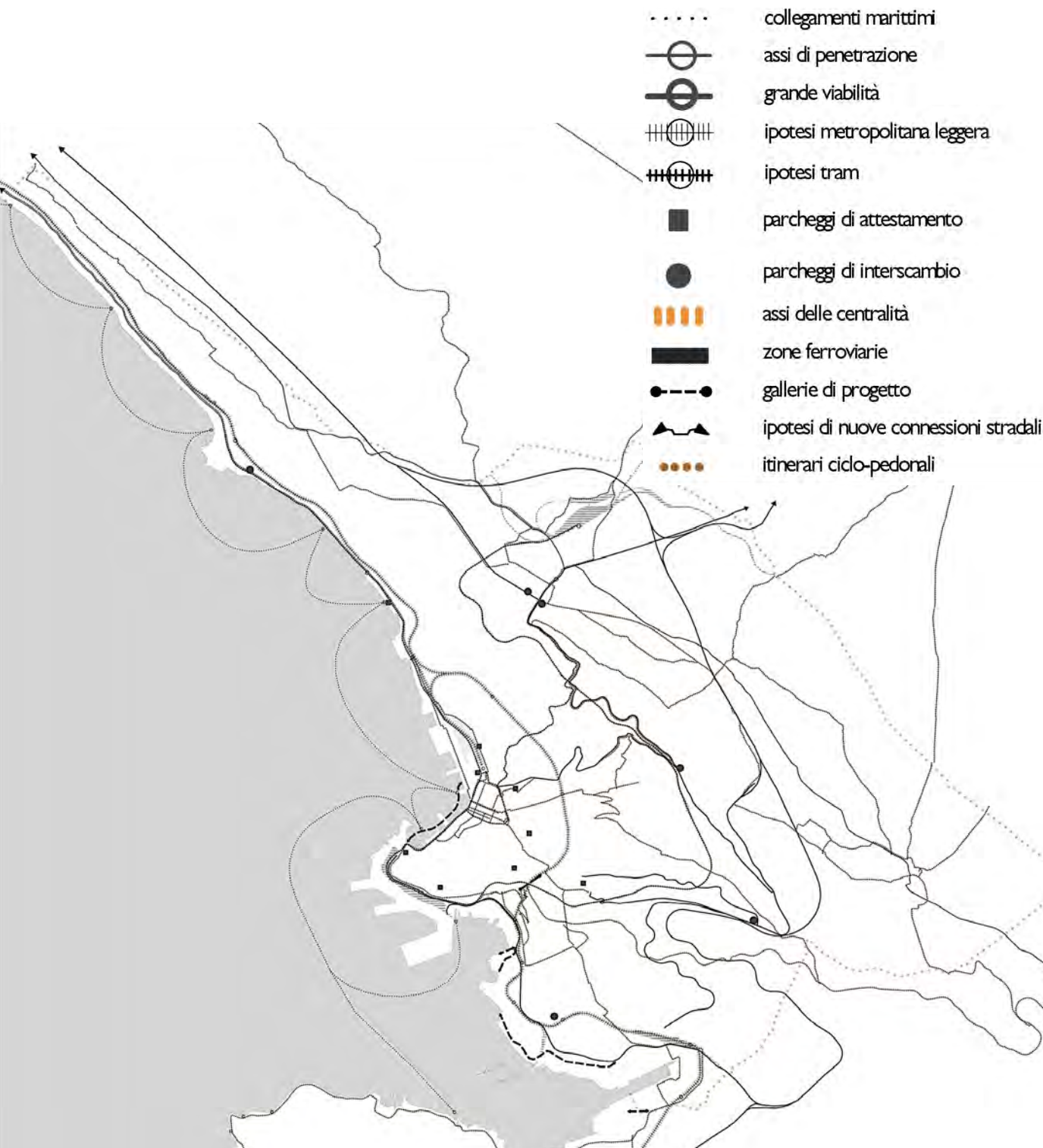


Stato di fatto dell'area (estratto C.T.R.)



Un grande progetto per una nuova mobilità:
metropolitana leggera e parcheggi di interscambio

Valorizzare il capitale territoriale: la rete su ferro



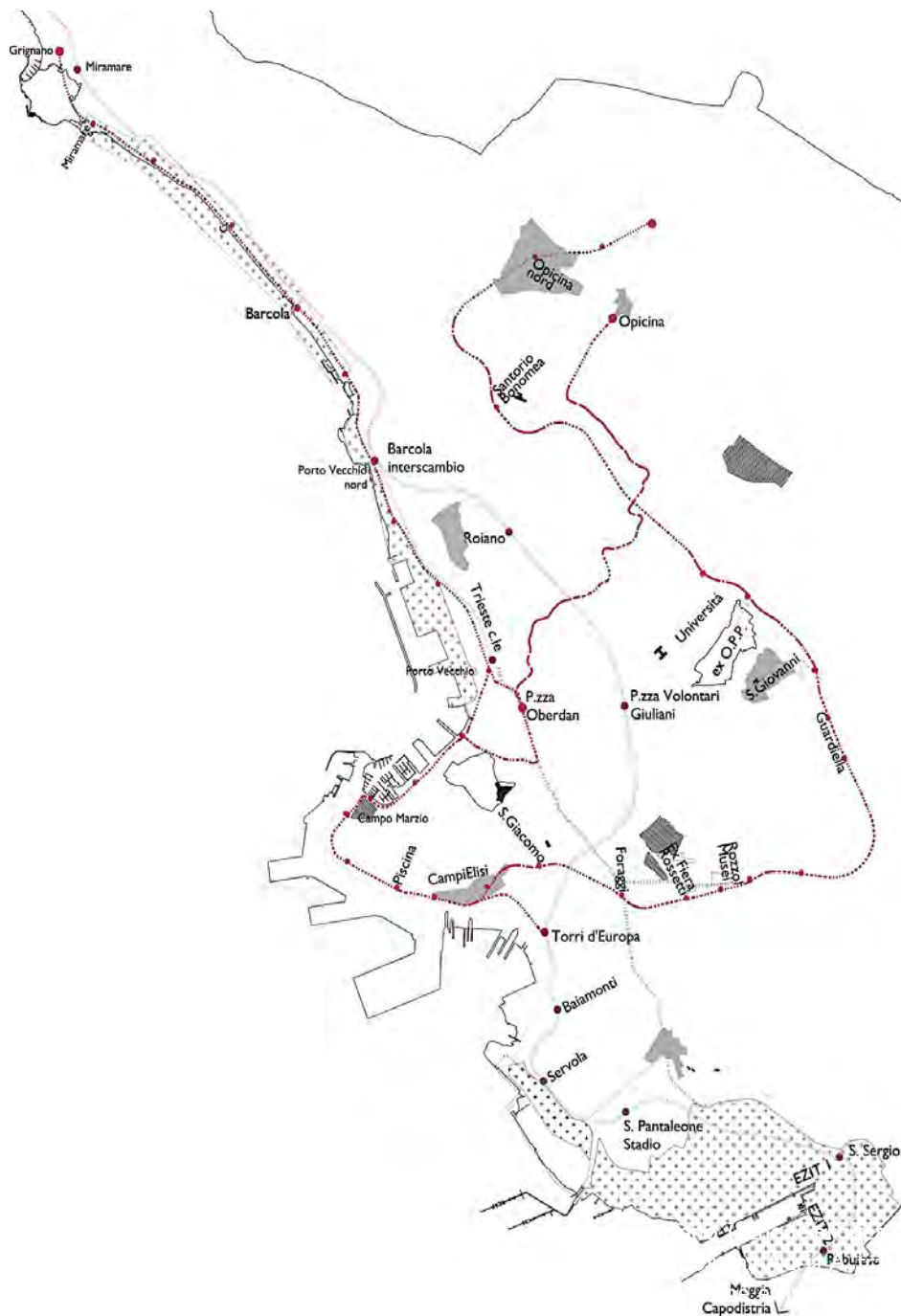
Il Piano ipotizza un **grande sistema per il trasporto pubblico (su ferro, tram e simili)**:

- la linea est-ovest tra la città bassa e la città alta, **dalla Stazione di Campo Marzio verso Opicina**. Integrata per le parti mancanti – tra le Rive e Grignano e tra le Rive e Opicina – collega la città con l’altipiano e Barcola;
- il sistema si integra con quello metropolitano previsto dal **progetto europeo Adria A**, dall’aeroporto di Ronchi dei Legionari a Capodistria.

Il Piano individua alcuni assi stradali di penetrazione urbana dalla Grande Viabilità. Prima di raggiungere il centro città, essi intercettano **parcheggi di interscambio** in cui si potrà lasciare l’auto per proseguire con i mezzi pubblici. Più a ridosso delle aree centrali, si sviluppa una ulteriore corona di **parcheggi di attestamento**.

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

Mobilità: accessibilità alle aree della grande trasformazione



progetti individuati dal nuovo Piano - Schede progetto

Are della grande trasformazione

1. Campo Marzio
2. Ambito di via Rossetti, via Cumano che comprende:
 - ex Fiera, ex caserma di via Rossetti “Vittorio Emanuele III”, ex caserma “Beleno”, ex caserma “Duca delle Puglie”, ex caserma “Montebello”
3. Ex caserma di Banne

Ambiti di riqualificazione urbana 1

Barcola, Porto Vecchio e Via Flavia

Are della sostituzione e ristrutturazione urbanistica (ecoquartieri)

Opicina 1, Opicina 2, Roiano – Gretta, San Giovanni, Campi Elisi e Via Valmaura

Zone C: “nuova città dei giardini”

Ambiti di riqualificazione urbana 2
“Centri di Quartiere”.

Con e oltre gli standard

Tornare a lavorare – in una fase di post-espansione – sulla città delle dotazioni di interesse pubblico ha sollecitato a misurarsi con le **qualità materiali** di attrezzature e servizi, con la loro capacità di dare risposta a una domanda di **migliore vivibilità** e all'accentuarsi di **condizioni di fragilità sociale ed economica, ambientale e climatica.**

Le questioni connesse alla qualità ecologica, al risparmio e alla gestione responsabile di suolo e acqua, aria ed energia, al miglioramento della fruibilità delle attrezzature di uso collettivo hanno stimolato l'individuazione di nuovi tipi di dotazioni, a partire dalle quali **immaginare una funzionalità urbana che progressivamente costituisca uno status di *antifragilità*.**

Diversi sono quindi gli spunti che questa esperienza di pianificazione oggi consegna a una riflessione sugli standard e sul loro futuro:

- Il ruolo strategico – e tutt’altro che superato – che il **patrimonio delle aree a standard** può giocare nella costruzione di visioni progettuali per città più resilienti. A Trieste, come in altri contesti, la presenza di spazi e attrezzature di proprietà pubblica si è infatti offerta come il **perno per la costruzione di trame di connessione ampie**, di natura paesaggistico-ambientale, per l’accessibilità, e l’uso integrato dei servizi del welfare.
- La sollecitazione a **guardare agli standard anche oltre gli standard**. La pervasività e la strategicità del tema delle dotazioni di interesse collettivo, il suo articolarsi in relazione all’emergere di nuovi bisogni, rende oggi imprescindibile l’andare **al di là del “paniere” tradizionale degli standard**, della loro semplice quantificazione e articolazione funzionale. Per fare questo occorre **affiancare alle disposizioni esistenti nuovi criteri e indirizzi progettuali**, che orientino la pianificazione verso l’individuazione di altre forme e tipologie di spazi, ne indirizzino la realizzazione sulla base di indicazioni qualitative e prestazionali.

Comune di Trieste

sindaco

Roberto Cosolini

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

area città e territorio

direttore arch. Marina Cassin

gruppo di progettazione

progettazione e coordinamento generale

dirigente servizio pianificazione urbana
arch. Maria Genovese

progettisti

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

collaboratori

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

elaborazioni grafiche

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

servizio pianificazione urbana

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

hanno inoltre fornito il loro contributo:

servizio edilizia privata
geom. Alga Bartolomei
arch. Francesco Lomuscio

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

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

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

città e territorio
per. Pietro Craighero

servizio edilizia pubblica casa rioni
per. Mohammed Violetta

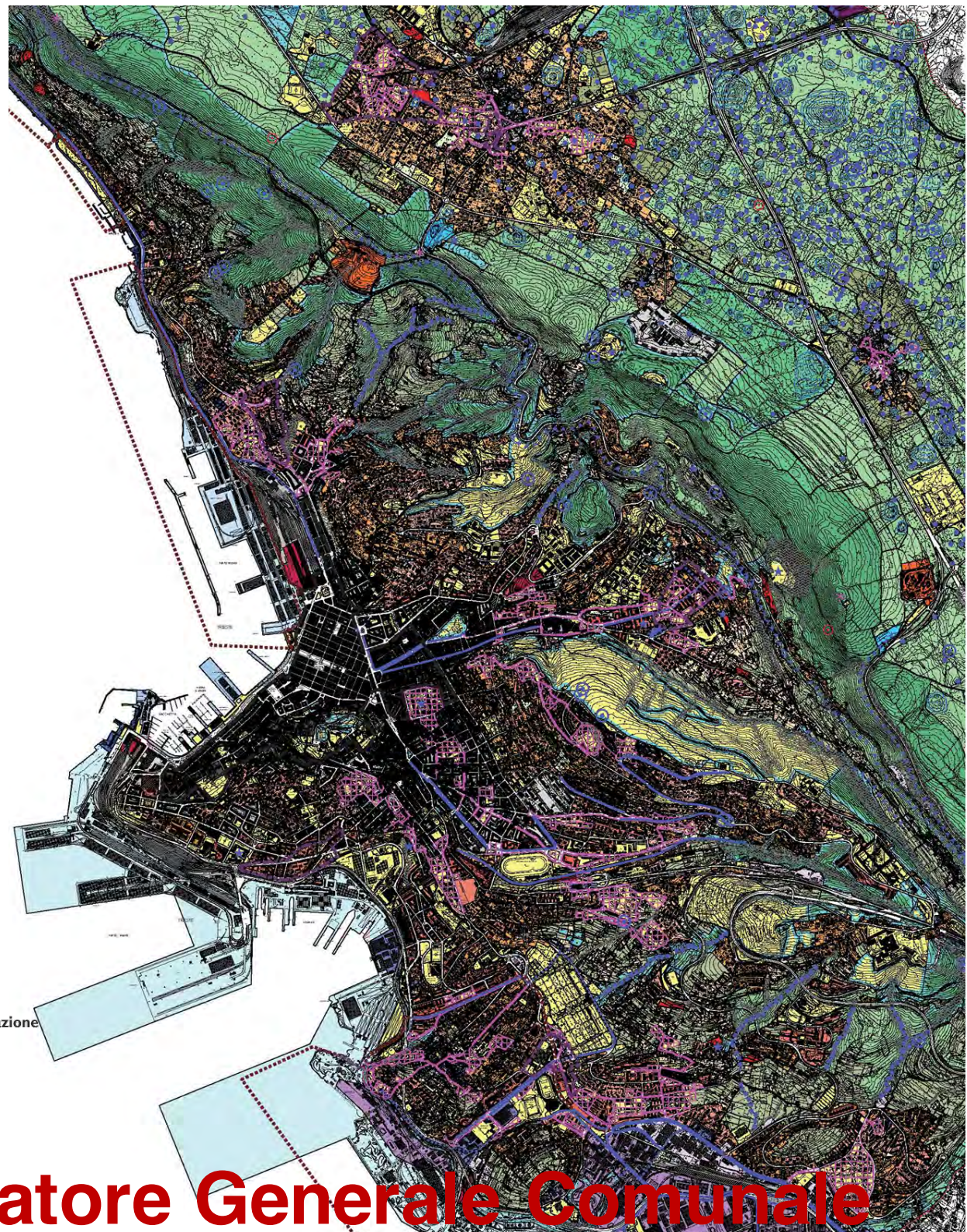
servizio immobiliare
geom. Enrico Giacomelli
geom. Bruno Provedel

segreteria assessore
pianificazione urbana
sig.ra Maria Pia Muscas

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

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

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



Nuovo Piano Regolatore Generale Comunale